Nº 23 - SETIEMBRE 27 DE 1966 - APARECE LOS MARTES - $ 40.-

Parabrisas CORSA



PAIRETTI dominó en Pergamino
(pág. 7)

EMILIOZZI en su hora mas difícil
(pág. 17)

GRAN PREMIO A LA VISTA
(pág. 4)

el hipismo es también un deporte excitante

CONCURSO HIPICO INTERNACIONAL
CAMPEONATO MUNDIAL DE HIPISMO

siga sus alternativas por
CANAL 2
30 de septiembre al 12 de octubre



grupo de revistas



Parabrisas

Director: RAUL HORACIO BURZACO
Subdirector: RONALD HANSEN
Secretario de Redacción: CARLOS E. CERQUEIRA

Edición semanal CORSA

Secretario Técnico: GUILLERMO MARTIRE
Jefe de Redacción: HORACIO SPERATTI
Redactor Principal: CARLOS M. THIERY
Redacción: HECTOR GRANATO, PEDRO ANIBAL REVOREDO, GERMAN SOPEÑA, JUAN CARLOS GOMEZ, CARLOS FIGUERAS, SERGIO CORNEJO.
Corresponsales: GIANNI ROGLIATI (Europa), ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA (España), HANS TANNER (Philadelphia), CESAR RAMOS (Chicago), PEDRO HANDLER (Uruguay), ENRIQUE ZANINI (Córdoba), ALBERTO COSCARELLI (Rosario), LUIS RUESJAS (Tucumán).
Servicios del exterior: ASSOCIATED PRESS y E.F.E.

Edición mensual Parabrisas

Secretario Técnico: EMILIO R. DEL VALLE (n.)
Turismo: NORBERTO ALVAREZ OJEA, OSCAR A. FERNANDEZ.
Asesores: Dr. ARTURO PELLET LASTRA (Legales), Ing. LAZARO MUSIH (Economía), ROBERTO D. SCOTTO (Cotizaciones), Arq. FERNANDO ALVARADO (Tránsito y Urbanismo).
Colaboradores: SANTIAGO TERENZIANI, MIGUEL CORTAZAR, JULIO CESAR GALLO, CHRISTIAN VON ZEHMEN, SIULNAS.
Servicios del exterior: PARIS MATCH, QUATRO RODAS.

Departamento Comercial

Publisher: ANGEL R. LOPEZ RIESCO
Promotores: RODOLFO H. SABATINI, MARIO MAROTTA, ALBERTO J. REYES.
Tráfico: NESTOR SORRENTINO.

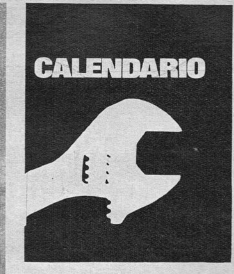
Arte y Gráfica

Director: STEFAN STROCEN
Coordinador: LUIS SOLER CAMINO
Jefe Talleres: ROBERTO LEONE
Jefe Diagramación: ROBERTO MERGOSA
Diagramadores: REMO DE MARTINO, EDUARDO C. GONZALEZ.

Departamento Fotográfico

Jefe: FRANCISCO VERA

Reporteros Gráficos: CARLOS ARCURI, PABLO ALONSO, BERNARDO ACUÑA, OSCAR BURRIEL, OSVALDO DUBINI, EDUARDO FRIAS, JUAN MESTICHELLI, ISIDORO RUBINI.



Ocurre que la timidez, el qué dirán y otras yerbas flácidas terminan por llenar gran parte de la actividad humana, al punto de crear las más falsas asociaciones y amistades. Algunas agrupaciones de actores y también de escritores suelen llevarse las palmas. "Yo te pondero a vos y a aquel otro, seguro de que cuando llegue mi turno recibiré el más benévolo de los aplausos." Pero que esto ocurra en el ámbito deportivo, y especialmente en el sector automovilístico, resulta bastante conmovedor. Y ocurre. Lo malo es que de pronto uno de ellos sufre un acceso de sinceridad y se aventura a emitir una crítica filosa. ¡Chuflún! Al pobre no le bastarán los días de su existencia para lamentar el desliz y pedir disculpas. CORSA ha sido portadora de alguno de esos deslices, acreditándose por tal razón las mejores injurias del contrito opinante. El caso más reciente alcanzó su máxima erupción en la carrera de Olavarría, donde vimos a un destacado piloto pronunciar espontáneas declaraciones en esfuerzo sin precedentes por lavarse las manos y secárselas en nuestra camisa. Felizmente, si bien no usamos camisas de once varas, tenemos espaldas anchas. Y es más: le recordamos al amigo que nada de eso nos ofende, que lo seguiremos saludando y que las puertas de casa están abiertas para él. A buen entendedor, hasta el martes.

R. H. B.

COMPETENCIAS NACIONALES

TURISMO CARRETERA en PEHUAJO (2 de octubre): El Automóvil Club Pehuajó organizará la VIII Vuelta de Pehuajó a partir de las 9, en la que los competidores partirán con quince segundos de intervalo de acuerdo con el ránking de la Comisión Deportiva Automovilística. Desde Pehuajó se dirigirán por la Ruta Nacional 5 a Francisco Madero entrando en la tierra, pasando por Estación Aragón y regresando a Pehuajó para recorrer 62 km en cada circuito. El mismo será cubierto en nueve oportunidades para totalizar 558 km. Los cuatro primeros clasificados obtendrán 9, 6, 3 y 1 puntos respectivamente para el Campeonato Argentino de Turismo Carretera. Para ir a Pehuajó (372 km distante de la Capital Federal) se debe tomar por la Ruta Nacional 5. Dos recomendaciones para "estar en la carrera": los que no saben cómo viajar a Pehuajó encontrarán su solución en los lujosos ómnibus de la empresa Trans-Carrera, que se encargará de brindarles todo el servicio conveniente para pasar un día corsa: comidas (foto), copas, la elección de los mejores lugares para ver la carrera y todo ello compartido con amables charlas. Trans-Carrera funciona en Diagonal Norte 616, 7º piso (T. E. 34-8781 y 34-6284). La otra onda es sintonizar LS 10 Radio Libertad desde las 7.30 escuchando a Gañete Blasco, Pérez Trigás, Rebagliati, Aliaga, García del Soto y toda la barra de "Emoción en las Rutas".



TURISMO en MAR DEL PLATA (2 de octubre): La V Mar y Sierras se disputará en plena antesala del X Gran Premio Internacional de Turismo. La organización estará a cargo del rejuvenecido Mar del Plata Automóvil Club. Estará abierto a cuatro clases: Clase A (hasta 700 cm³), Clase BC (701 a 1150 cm³), Clase D (1151 a 1600 cm³) y Clase E (más de 1600 cm³). Los automóviles de las Clases A, B, C, y D podrán ser de cualquier procedencia mientras que los de la Clase E deberán ser de Fabricación Nacional. La competencia otorgará puntos para el Campeonato Argentino de Turismo en sus cinco clases siempre y cuando larguen más de seis participantes por cada clase. Los cuatro primeros clasificados de cada clase obtendrán 9, 6, 3 y 1 puntos. El control de largada y llegada estará ubicado sobre la ruta que une Mar del Plata con Miramar, frente al Hotel Alfar. A las 8, largarán los pilotos con intervalos de diez segundos entre cada automóvil y de diez minutos entre cada clase. Se largará de acuerdo con un sorteo. En primer término largará la Clase A. Las numeraciones serán a partir del número 1 al 99 para la Clase A; del 100 al 199 para la Clase BC; del 200 al 299 para la Clase D y del 300 en adelante para la Clase E. Desde Mar del Plata los corredores se dirigirán hacia Miramar, El Pito, Monolito de Mar del Plata, Cruce de Balcarce, La Vasconia en Tandil, Cruce de Juárez, Necochea, El Pito, Miramar y llegada en Mar del Plata para totalizar 599,37 km. Se ha fijado el tiempo máximo para clasificarse en cada una de las clases el cual es el veinticinco por ciento más que el tiempo empleado por el ganador de cada una de ellas. Para ir a Mar del Plata (404 km distante de la Capital Federal) se debe tomar por la Ruta Nacional 2. Para ver la competencia hay dos probabilidades: ver tres pasadas en el "mar" ubicándose en Mar del Plata cubriendo largada, paso por el Monolito y llegada o ver una pasada en la "sierra". El principal atractivo de esta verdadera antesala del Gran Premio será observar en acción el potencial de los automóviles extranjeros frente a los favoritos argentinos.

MECANICA NACIONAL FORMULA CUATRO en ROSARIO (2 de octubre): Nuevamente los ex-mini-juniors se reencontrarán con el atractivo y difícil circuito rosarino. Se correrá la XXXI Carrera ADA (Asociación de Automovilistas de Rosario). Intervendrá un máximo de dieciocho automóviles en la final; en caso de haber más inscriptos se disputarán series de diez máquinas cada una, quedando clasificados para la final aquellos que hubieran logrado los dieciocho mejores tiempos en dichas series. Las series constarán de doce vueltas al circuito de 1,95 km ubicado entre la Avenida Belgrano, desde Mendoza a Córdoba y la Avenida Libertad de La Rioja a San Juan, para totalizar 23,4 km, y la final a treinta vueltas para totalizar 58,55 km. Tanto las pruebas de clasificación, a disputarse el sábado, como la competencia comenzarán a las 13.45. Para ir a Rosario (310 km distante de la Capital Federal) se debe tomar por la Ruta Nacional 9.

MIDGET en ADROGUE (2 de octubre): El Club Atlético Brown de Adrogué realiza su segunda reunión de la temporada en su pista de María Antonieta y Aseretti en Adrogué. La organización se realiza juntamente con la Asociación Argentina de Automóviles Midget y la fiscalización de la CDA. Primeramente se correrán cuatro series de cinco vueltas cada una de las cuales se clasifican los dos primeros. Luego dos repechajes a cinco vueltas cada uno clasificándose el ganador. Más tarde se disputarán dos semifinales a cinco vueltas en las que se clasifican los tres primeros. Por último, se disputará una final a seis vueltas. Las líneas de colectivos Cañuelas y San Vicente (los que van a Rafael Calzada) dejan en la puerta de la pista. Las entradas tienen los siguientes precios: Generales $ 150; Damas $ 100; Niños $ 50; Socios del Club Atlético Brown de Adrogué el cincuenta por ciento y Socios de la Asociación Argentina de Automóviles Midget gratis. La reunión comenzará a las 14.



KARTING en MONTE GRANDE (2 de octubre): Reunión en el Kartódromo de Monte Grande, en Avenida Antártida y Austria, organizada por el Monte Grande Karting Club y la Asociación de Corredores de Karting y fiscalizada por la FAK. Se realizarán dos competencias que otorgarán puntos para el Campeonato Argentino de Karting: la primera para Fórmula Stock y la segunda para Fórmula B (Mecánica Nacional con preparación libre). Los cinco primeros clasificados obtendrán 10,1; 7,6; 5,1; 2,7 y 1,3 puntos respectivamente. Comenzará a las 14.

RALLYE a LOBOS (2 de octubre): La Asociación Argentina de Automóviles Sport organiza su Rallye Primavera con recorrido entre El Salvador 5709, Cañuelas, Las Heras, Monte, Navarro y Lobos a partir de las 7. Los vehículos serán agrupados en tres clases: Clase A (hasta 850 cm³), Clase B (851 a 1650 cm³) y Clase C (más de 1650 cm³). En el transcurso de la carrera los competidores deberán cumplir tramos de marcha, tramos de navegación, tramos sprint, pruebas de circuito, kilómetro lanzado y habilidad conductiva.

MOTONAUTICA en SAN FERNANDO (2 de octubre): El Club Náutico Belgrano organizará una regata para la Categoría Fuerza Libre y todas las clases homologadas por la Federación Motonáutica Argentina a partir de las 10.30. La largada se efectuará frente al Club Náutico Belgrano, se vira en la boya km 23,3, en las proximidades de San Isidro, hasta la boya fondeada frente a la Subprefectura de San Fernando y llegada frente al Club Náutico Belgrano viniendo de San Isidro. La vuelta completa mide 11 km. El número de vueltas a recorrer será el siguiente en cada una de las Clases: Lanchas con motor dentro de borda: Clase 01T (hasta 1000 cm³) y Clase 02T (1001 a 1300 cm³), seis vueltas; Clase 1T (1301 a 2000 cm³), 2T (2001 a 3000 cm³), 3T (3001 a 4000 cm³), 4T (4001 a 5000 cm³), 5T (5001 a 6000 cm³), 6T (6001 a 7000 cm³) y Clase 7T (más de 7000 cm³), diez vueltas. Lanchas con motor fuera de borda: Clase AT (hasta 250 cm³), Clase BT

(251 a 400 cm³) y Clase CT (401 a 500 cm³) tres vueltas; Clase DT (501 a 700 cm³), Clase ET (701 a 850 cm³), Clase FT (851 a 1000 cm³) y Clase GT (1001 a 1150 cm³), seis vueltas; Clase HT (1151 a 1350 cm³), Clase IT (1351 a 1500 cm³), Clase JT (1501 a 1650 cm³) y Clase JJT (más de 1650 cm³), diez vueltas. El tiempo máximo para clasificarse en Fuerza Libre se ha fijado en 40 m mientras que en las demás clases en dos horas.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

FORMULA UNO en ESTADOS UNIDOS (2 de octubre): Veinte volantes de una decena de países ya están inscriptos para el VIII Grand Prix de los Estados Unidos, que organizará el Sport Car Club of America en el circuito de Watkins Glen en el estado de Nueva York. Este circuito consta de 3,788 km que los conductores deberán recorrer en ciento diez oportunidades para totalizar 416,68 km. Los pilotos saldrán en busca de los 102.400 dólares de carnada, suma jamás ofrecida en carreras de Fórmula Uno, de los cuales al ganador le corresponderán 20.000 dólares. Esta será la octava y penúltima competencia por el Campeonato Mundial de Conductores y la Copa de Constructores; los seis mejores clasificados obtendrán 9, 6, 4, 3, 2 y 1 puntos, respectivamente. Esta competencia será definitoria para la Copa de Constructores entre Ferrari y Brabham, este último ya campeón mundial de conductores. Ferrari deberá ganar para mantener sus posibilidades. Graham Hill tiene una debilidad especial por el triunfo en Estados Unidos: venció en las últimas tres ediciones de esta prueba y este año ganó como debutante en Indianápolis.

TURISMO en FRANCIA (2 de octubre): El Automobile Club de Champagne posee la fecha final para el Campeonato Europeo de Automóviles de Turismo donde sería la novena y última competencia que otorgaría puntos. Con esta competencia sabremos los ganadores de los campeonatos, tanto en Marcas, como en los de Conductores en sus tres divisiones: I (hasta 1000 cm³), II (1001 a 1600 cm³) y III (más de 1601 cm³). Además del Campeonato de Marcas para cada serie de las divisiones: Primera Serie (hasta 850 cm³) y Segunda Serie (851 a 1000 cm³) de la División I, Primera Serie (1001 a 1300 cm³) y Segunda Serie (1301 a 1600 cm³) de la División II y Primera Serie (160 a 2000 cm³) y Segunda Serie (más de 2000 cm³) de la División III. Los seis primeros clasificados en cada una de las doce subdivisiones obtendrán 9, 6, 4, 3, 2 y 1 puntos respectivamente para cada uno de los doce campeonatos.

FORMULA TRES en GRAN BRETAÑA (2 de octubre): En Snetterton el Royal Automobil Club (Motor Sports Division) hará disputar lo que fuera planeada como la competencia más importante de la temporada en Fórmula Tres: la Copa de Europa de Conductores de Fórmula Tres. Correrán dos pilotos por cada país europeo y el ganador se hará acreedor a la Copa. El sistema es similar al de la Copa Gordon Benett de principios de siglo, que diera origen al Campeonato Mundial de Conductores.

MOTOCROS en AUSTRIA (2 de octubre): Después de disputadas las competencias de España, Francia, Bélgica, Suiza, Checoslovaquia, Alemania, Holanda, Luxemburgo, Italia, Polonia, Alemania Oriental, Suecia, Finlandia, Unión Soviética, Dinamarca y Noruega, el Grand Prix de Austria será la decimoséptima competencia que otorga puntos para el Campeonato Mundial de Motocross en la Clase 250 cm³. Con esta competencia finalizará el campeonato.



GRAN PREMIO A LA VISTA

Todos sabemos que este carrerón se empieza a ganar mucho antes de la largada. CORSA inicia con este número una serie de artículos destinados a facilitar la tarea de los primerizos y de paso ilustrar a los espectadores sobre el tema

por CARLOS MARCELO THIERY
fotos de OSVALDO DUBINI

Pequeña historia número 1: Durante la mañana del domingo 18 de setiembre, CORSA se encontró en San Juan con un conocido piloto que recorría la ruta del Gran Premio, confeccionando su planilla de obstáculos. Después de observarla detenidamente, CORSA advirtió que las curvas a la derecha se habían marcado como curvas a la izquierda, y las curvas a la izquierda —lógico— como curvas a la derecha. El piloto recorría la ruta al revés, sin darse cuenta que haciéndolo así debía invertir el sentido de los virajes para evitar sorpresas desagradables durante la carrera.

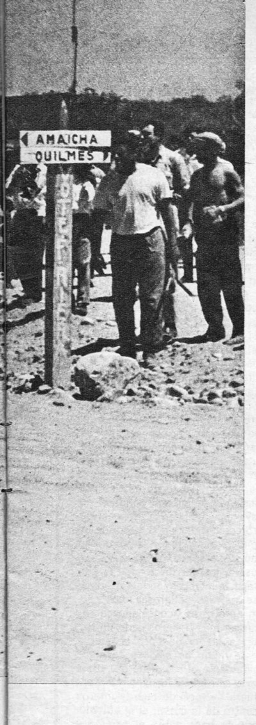
Pequeña historia número 2: Los aviones Caravelle vuelan a 800 km/h y operan generalmente con peso cercano a los 45.000 kg. En estas condiciones, la maniobra de aproximación al Aeropuerto debe ser extremadamente precisa porque por cada 10 nudos (18 km/h) de más, empleados en el contacto con tierra, se requieren 300 metros adicionales para frenar. En consecuencia, habiendo pistas tan cortas como hay en la Argentina, todas las aproximaciones deben hacerse con prodigiosa exactitud. de todos modos es muy improbable que un Caravelle "siga de largo", "se trague el pasto" o "haga un trompo" para evitar la piña, hablando en términos automovilísticos. El piloto, por razones de prestigio personal y profesional, nunca llegará a esos extremos, sino que comenzará por darse el margen suficiente y concluirá —en caso de la más mínima duda— por aprovechar el envión y levantar nuevamente.

Moralejas: (a) Por más que el Gran Premio sea una excusa excelente para divertirse durante quince días seguidos, no se lo puede correr improvisando hasta el grado de no saber confeccionar una hoja de ruta, porque si bien el hecho en sí no es demasiado importante, implica una conciencia poco seria para planificar carreras de 5.000 kilómetros. Ciertamente nuestro ejemplo es una especie de botón de muestra, pero "divertirse en el Gran Premio" no significa "coartar de paso la posibilidad de correrlo en serio".

(b) En el Gran Premio, cada cual hace su juego. Hay quienes salen para ganarlo, hay los que gastaron miles y miles de pesos preparando el automóvil sólo para **ver qué pasa** y hay finalmente los que tienen humildes pretensiones y salen teniendo como única meta el mérito de dar la vuelta.

En una palabra, cada uno tiene su objetivo, y ese objetivo se hace más interesante en la medida en que la competición permite obtenerlo en el menor tiempo posible, o ganando una etapa, o clasificándose primero entre los muchachos de la Biela, eso no importa.

Lo que interesa es evaluar seriamente las posibilidades tanto de la máquina como del piloto para cumplir el objetivo de cada cual, y el ejemplo del Caravelle sirve para demostrar que las metas se pueden conseguir con toda felicidad sin que sea necesario romperse la cabeza y ni siquiera golpear el automóvil. Conclusión: darse margen, tener amor propio para no necesitar el recurso del "montañazo" (que por otra parte, generalmente, impide seguir en carrera), y entender que el Gran



entre etapa y etapa, contratando auxilios que se dediquen a su labor específica en lugar de ir al Gran Premio a correr su carrera o a jugar al Casino de San Juan cuando el piloto los espera en La Rioja, etc.

En último caso, siempre queda la política de organizarse, cumplir orgánicamente con la organización, y entonces sí, si es absolutamente necesario, **tirarse a fondo donde sea.** De toda maneras en el Gran Premio nunca se juega el décimo de segundo, sino los cinco o diez minutos, y, por lo tanto, es muy rara la oportunidad de tener que jugarse los huesos. Esto no significa tener que andar tan despacio como tío Eulogio cuando se va a Córdoba con la patrona y los pibes. Ya sabemos todos que el automovilismo es otra cosa. Pero si consideramos fríamente que muchos pilotos pierden decenas de minutos sólo porque entran a cargar combustible en una estación de servicio cualquiera, pagan con un billete de cinco mil pesos y les queda una sola alternativa: dejar el vuelto de regalo o perder quince minutos tratando de encontrar cambio. Si consideramos fríamente esa pequeña estupidez, estableceremos automáticamente que llevar dinero en cambio equivale a evitarse mil riesgos innecesarios

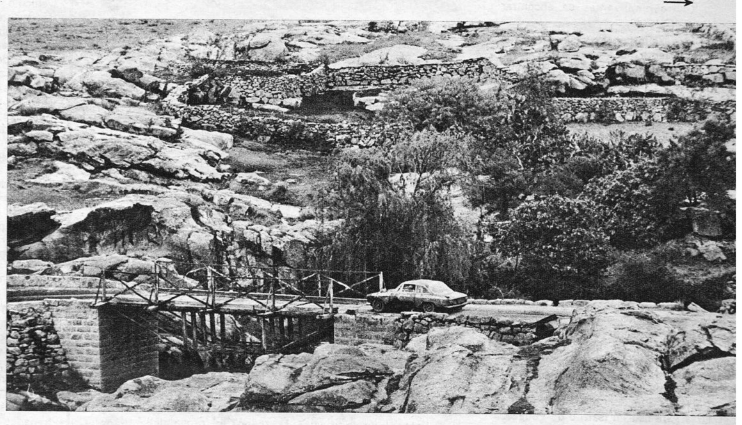
Con todo esto, CORSA pretende difundir la política de la planificación previa y de la disciplina para cumplir con la planificación. En los tres próximos números, CORSA publicará la hoja de ruta completa del Gran Premio, como colaboración a los que largarán el GP.

Claro que sólo con la hoja de ruta no se pueden hacer muchas cosas prácticas, pero ésa será una de las entregas de CORSA, y además, para esta fecha, todos los que tienen intenciones de correr el Gran Premio habrán comenzado a enfocar su preparación desde tres puntos de vista conjuntos:

1) Atención mecánica del vehículo.
2) Preparación física de los tripulantes.
3) Planificación estratégica.

En verdad no es nada fácil enfrentar una carrera que dura prácticamente quince días y cuesta mucho más dinero del que se puede recuperar aun obteniendo las más afortunadas clasificaciones. Por ejemplo, a esta altura de las cosas,

→



Premio no se gana tirándose a muerte ni en una, ni en diez, ni en cien curvas.

Este problema es tan grave para el que va decidido a ganar, tanto como para el que sólo pretende terminar las seis etapas. Es muy sencillo: el piloto de punta va muy fuerte para conservar la vanguardia o para conseguirla. El piloto que "se divierte", también va fuerte porque sabe que su automóvil es sensiblemente menos veloz que los otros, y a primera vista lo mejor que puede hacer para no perder tiempo es arriesgar considerablemente en cada obstáculo del camino.

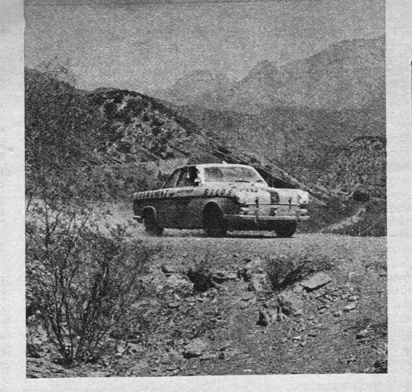
Sin embargo, en CORSA estamos convencidos que el Gran Premio se puede ganar, se puede completar o se puede correr con el mayor de los éxitos que el automóvil permita pretender, DESDE LA PROPIA CASA DEL PILOTO.

Tirándose fuerte en una curva, se gana tiempo, es cierto. Andando a fondo dentro de la polvareda que levanta el que va adelante, también se gana tiempo. Se lo gana, del mismo modo, volando a la entrada y a la salida de cada badén. Pero la suma de tiempo ganado roscando como beduinos enfurecidos, nunca es mayor que la suma de minutos ganados planificando los abastecimientos, corriendo según una planilla del tipo "regularidad", organizando los trabajos que se harán en los 20 minutos habilitados para reparaciones



cuando ya se ha abierto la inscripción y falta menos de un mes para largar, ya están casi agotados los alojamientos disponibles en San Juan, Tucumán y especialmente en Catamarca, dode sólo hay dos hoteles capaces de brindarle a la extensa caravana camas limpias, agua caliente y comodidades aceptables. Suponiendo que a la mitad de la carrera lleguen la mitad de los anotados, es decir aproximadamente unos 150, ya debemos contabilizar 300 personas para darle techo. Sumemos irrisoriamente tres personas de auxilio por cada automóvil y tendremos otras 450. Agregando otras trescientas en calidad de organizadores, periodistas, oficiales deportivos y simples espectadores, los trashumantes son siempre más de mil, y el que llega tarde o no reservó alojamiento se pasa tres o cuatro horas antes de encontrar un catre vacío.

Este asunto del alojamiento, que básicamente no tiene nada que ver con la carrera, es tan solo una pálida muestra de los problemas que debe resolver cada intrépido que se larga a la ruta. Entonces, con tantos detalles y tantas pequeñas cosas, es muy difícil y hasta algo injusto, pedirle al piloto que analice el Gran Premio como una larga carrera de 5.000 kilómetros, que debe inexorablemente terminar en el final de la última etapa. Hay sin embargo, un factor alentador. Cada uno de los que largan el GP no consideran en ningún momento la posibilidad de abandonar, e inclusive, antes de salir recomiedan a sus amigos el mejor lugar para ubicarse cerca de la llegada en Arrecifes. Por lo tanto, el riesgo de hacer locuras innecesarias se corre siempre sobre el automóvil de carrera. Y por eso mismo, si se resuelve ayudar a los que corren, es preciso hacerlo considerando que tiene tanto valor el que inscribe un BMW TI, o un Alfa 2,6, como el que se largará con un Isard o un Peugeot standard y que antes de ponerse en marcha iluminan tanto las llamitas de los débiles como las llamitas de los poderosos.



¡ESPECTADORES, OJO!

1) No ilumine la ruta con los faros de su automóvil para ver los números de los que pasan corriendo la primer etapa. Cuando llegan a Carlos Paz, los pilotos se quejan muchas veces por haber sido encandilados. Si no le queda más remedio que hacerlo, estacione su automóvil a 45°, pero en el sentido de marcha que lleva la carrera, cubriendo con cualquier objeto la luminosidad lateral que pueda molestar al piloto.

2) Muchas veces los pilotos confunden las expresiones de aliento con señas de peligro o cualquier otra cosa. Ahorre las exteriorizaciones. Dentro del auto de carrera no se oye otra cosa que el motor y no se ve otra cosa que la ruta. Sólo en caso de extrema necesidad señale con la mayor claridad posible la incidencia.

3) No estacione ni se coloque en las vías de escape de la ruta. Excepto en algunos lugares de la primer y segunda etapa, a todo lo largo del Gran Premio hay apostaderos de alto nivel. Lo mismo en la montaña: no coloque su automóvil sobre el camino de cornisa, por amplio que sea. Estacionando o mirando desde un nivel distinto al de la carrera se reduce la probabilidad de accidentes.



¡CORREDORES, MUCHO OJO!

1) Si en el Gran Premio está corriendo por una recta desierta, sin peligros aparentes y de pronto ve a lo lejos un grupo de changuitos sentados en la banquina, no se pregunte por qué habrán elegido ese lugar para ver la carrera. Levante el acelerador. Changuitos contentos en el medio de una recta desierta significan baden sorpresivo o lomo de burro alevoso.

2) Al entrar y al salir de los badenes el auto generalmente vuela. Demás está decir que hay que mantenerlo lo más derecho posible. Pero en el fondo del pozo —exactamente cuando empieza a subir— muchas veces toca la cola del automóvil en el suelo con el consiguiente peligro para el tanque o el motor, si es trasero. Con un enérgico toque al pedal del freno en ese instante, el vehículo "cabecea" hacia adelante y la cola se levanta evitando el raspón.

3) Quizá uno de los mayores peligros del Gran Premio consista en andar "dentro del polvo" de otro competidor. Si esto sucede en un camino de ripio, no es aconsejable tratar de pasarlo en cualquier lugar. Sorpresas hay en todas partes y en cualquier camino, pero en el ripio conviene andar en la huella, ya que a cada flanco de ella se producen guadales muy peligrosos donde el automóvil se clava con facilidad. Entonces: para pasar a otro competidor en la tierra de un camino de ripio, se debe tener la seguridad absoluta de no clavarse en un guadal.

4) Es imposible memorizar todas las curvas de una etapa, aun recorriéndola de antemano. Grábese las más peligrosas. Los pilotos de opinión autorizada aconsejan conocer las 20 o 30 curvas más peligrosas de un tramo y enfrentar a las demás por la cuerda externa. De este modo no sólo se consigue visualizar rápidamente el recorrido del viraje para completarlo con felicidad, sino que "entrando por afuera" y tocando cuerda interna después del centro de la curva, si el automóvil hace trompo lo hace sobre el camino y no al borde del precipicio. . . o más allá.

5) En la primera etapa, hay muchos que usan falsas luces de stop para "inventar" frenadas y despegarse del que lo sigue pegado al paragolpe trasero. Guíese siempre por la distancia tomada visualmente y no por los stop. Para viajar en "trencito" sin sorpresas, mejor es ponerse de acuerdo antes de largar.

6) Es muy saludable que los autos lentos viajen por la derecha de la ruta en la primera etapa, para dejar paso libre a los veloces. Muchas veces la diferencia de velocidad es cercana a los 100 km/h y no hace falta hacer una lista de los peligros que corren uno y otro.

7) Los grandes equipos recomiendan a sus pilotos no bajarse del automóvil si la reparación que le están efectuando no lleva mucho tiempo. Pero los pilotos de los grandes equipos casi siempre están menos tiempo que cualquier otro manejando, y entonces generalmente conviene bajar del automóvil aunque sea unos instantes y desentumecerse.

8) No hay nada mejor que el dulce de membrillo para tapar las perforaciones pequeñas que puedan producirse en las cañerías no demasiado calientes y en especial en el tanque de nafta. Llevar siempre un medio kilo.

9) Los vados deben cruzarse a paso de hombre. Haciéndolo más rápido es casi inevitable que se mojen el distribuidor o la bobina. Secando esos elementos siempre se pierden 10 minutos.

10) Por más calor que haga y por más cómodo que resulte, nunca se saque el casco ni afloje el cinturón durante la marcha. Uno nunca sabe. . .

PERGAMINO

PAIRETTI EN TIEMPO RECORD

Cupeiro estableció la mejor vuelta y abandonó, dejando a Pairetti la responsabilidad de defender la marca. El volante de Arrecifes, con fallas en la caja, dominó las ínfulas de por lo menos seis Ford. Entre ellos Menditeguy, que entró segundo.

por CARLOS MARCELO THIERY
fotos de CARLOS ARCURI

Frena fuerte Menditeguy. Su Ford tiene una estabilidad muy aceptable, y en Pergamino repitió su mejor clasificación del año: segundo.



Como profetas, ni Rienzi ni Cupeiro tienen un futuro brillante. Diez minutos antes de largarse la Vuelta de Pergamino se desearon buena suerte, se dijeron hasta luego y prometieron verse en el Parque Cerrado.

Bueno, Cupeiro estuvo en el recinto, pero de paseo. Esta vez, el Chevy aguantó más de una hora en carrera, pero exactamente en la mitad de la competencia perforó un pistón y le dio una vez más razón al tétrico llamado de los aviones anunciando su abandono. Rienzi fue menos afortunado. No llegó siquiera a dar una vuelta. Es probable que uno y otro tengan el automóvil más veloz de cada marca y es una lástima que aún no hayan podido enfrentarse seriamente.

Pero si Rienzi y Cupeiro tampoco esta vez se pudieron agarrar fuerte, quedó definitivamente comprobado que el TC ya no es una categoría de dueños exclusivos. A esta altura del progreso son por lo menos diez los pilotos que pueden considerarse favoritos, aunque en los cálculos previos del domingo a la mañana era el Chevy el que acaparaba las mayores simpatías. No porque puede andar sencillamente más rápido que cualquiera, sino porque sus líneas bien pensadas y bien hechas lo favorecían para soportar el viento de trompa en dos de los tres tramos que componían el triángulo de Pergamino. Aparte de eso, la funcionalidad del diseño le permitía también cargar con multiplicación más alta que ningún otro automóvil en carrera, sumando la relación entre piñón-corona más el desarrollo del neumático, y esto no sólo le daba cierta garantía de no elevar demasiado el régimen navegando a vela con viento a favor, sino de paso la oportunidad de aprovechar mejor las 6.000 rpm que tira el Chevrolet Super. Héctor Conti, por ejemplo, también viajó a 6.000 rpm con su Ford F-100, pero desarrollando sólo 38 km/h por cada mil vueltas del motor, mientras que Cupeiro superaba holgadamente los 41 km/h.

Con todos esos laureles que supo conseguir Froilán González y con la ventaja de largar al frente, el Chevy salió y se alejó rápidamente de Bordeu y de Pairetti, quienes en apariencia eran sus adversarios más poderosos. Sin embargo, al pasar por primera vez frente al Control de Carabelas, era Juan Luluaga quien marchaba al frente marcando más de 207 km/h de promedio. Pero como si quisiera confirmar su aptitud para andar rápido con viento en contra o quizá cruzado a tres cuartos con el sentido de marcha, el Chevy tiró fuerte y ganó la primera vuelta en 32m 14s, con obvia partida detenida.

Detrás de Cupeiro aparecen tres Chevrolet más: Bordeu, Pairetti y Luluaga. Recién en el quinto lugar Bamse, con su Ford a inyectores. Hasta aquí poco más de media hora de carrera y un récord casi excepcional para esta época: sólo dos abandonos en el grupo de pilotos pretendientes al triunfo, vale decir Rienzi y Di Palma, éste con una biela en falsa es-

cuadra. Posiblemente todo el mundo se haya cuidado del viento de cola entre Pergamino y Colón, mientras que el mismo viento, esta vez de frente, haya hecho el resto en los tramos Colón - Rojas y Rojas - Pergamino. Lo cierto es que había mucha más gente que de costumbre con posibilidad de discutir el primer puesto, pero aún así Cupeiro ejecutaba un cómodo soliloquio. Para que no quepan dudas, en la segunda vuelta bajó todos los récords con 31m 55s, distanciándose a 45s de Pairetti y a casi 3 minutos de Bordeu. A esta altura de la carrera, era muy significativo el dominio de los Chevrolet porque detrás de los tres punteros, Luluaga y Calamante reforzaban la escuadra de los motores de siete bancadas, en tanto que Galbato, Fachini y Menditeguy apenas conseguían cubrir los 108 kilómetros del circuito en algo más de 35 minutos.

Media vuelta después se produjo el abandono del Chevy. Al cruzar Pergamino por tercera vez, Pairetti y Bordeu se reabastecieron, mientras Galbato lograba insertarse en el cuarto puesto detrás de Luluaga y delante de Calamante. Unos kilómetros más adelante comenzó a patinar el embrague de Bordeu y poco a poco fue disminuyendo el tren de marcha hasta detenerse definitivamente. Justo allí empezaron las desventuras para Pairetti, porque Luluaga, advertido del vacío que quedaba delante suyo, comenzó a apurar y asediarlo. Antes de largar, Pairetti había tenido problemas con la caja de velocidades y salió a la ruta en condiciones nada exquisitas. Por lo tanto, y ya en caso de apuro, debía introducir los cambios a dos manos, con la ayuda de su acompañante. Héctor Ríos dijo: "nos pelamos un poco las manos, pero fue mejor que seguir de largo en una curva". Las desventuras de Pairetti no pararon allí, porque exactamente en ese momento el Chevrolet empezó a gastar aceite y en los últimos 120 kilómetros debieron reponerle nada menos que 15 litros. Ya estaba Galbato segundo en el camino, cuando también debió abandonar (después de ganar un tramo entre Pergamino y Carabelas) y Luluaga se colocó a sólo 13 segundos de Pairetti. Más aún: Luluaga se colocó primero, aunque por pocos kilómetros, ya que también él terminaría al costado de la ruta, sin poder llegar.

Pairetti cumplió las cinco vueltas manejando con una madurez que no tenía el año pasado, cuando pretendía fundamentalmente ganar de punta a punta. Se sienta mejor. Coloca los brazos con mayor funcionalidad. Admite seriamente que la carrera pueda tener otro puntero. Esta vez, ni siquiera las 600 rpm que perdía con el viento de nariz le hicieron manejar con menos serenidad en el tramo veloz.

Detrás de los abandonos de Luluaga y Calamante, apareció Menditeguy y se clasificó segundo, también con un pistón perforado a 20 kilómetros de la llegada y el retraso provocado por una insólita pinchadura. Tercero fue Héctor Conti, con el veloz Ford que preparó para Matías de la Torre y que de tanto en tanto le sirve para despuntar el vicio. Sólo un quinto de segundo detrás suyo, Pablo Fachini colocó a un F-100 que probablemente no verá irse a 1966 sin ganar una carrera.

Quinto fue López Oribe, con amortiguadores nuevos y salpicando aceite. El Falcon GT F-100 parece asentarse paulatinamente, así como su piloto da, domingo tras domingo, la imagen de entenderlo cada vez más. Sexto Bamse, en siete cilindros por culpa de un botador roto, y séptimo el llegador Nelson Prandi, que con ésta completó cinco carreras sin abrir el motor.

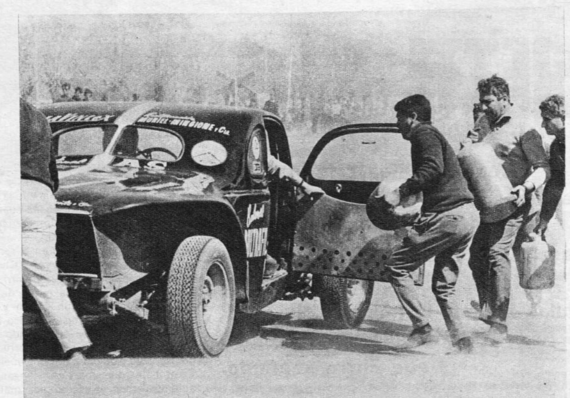
Total del balance: un Chevrolet y seis Ford acechantes. Esto quiere decir algo, sin duda. CORSA mantiene su tesis: los seis en línea llevan todas las de ganar porque en general pueden obtener mayor velocidad con menos régimen, pero siempre a riesgo de romperse aquí o allá. Mientras tanto los Ford, si no los apuran, pueden correr dos carreras en el mismo día, cuando como en Pergamino la carrera cambia de dueño pero no hay mayor pelea.

Dos debuts: el Falcon F-100 de Serra Lima y el Mustang F-100 de Vicente Sergio. Los automóviles en serio ya no son una curiosidad en el TC. Al primero, le falta evidentemente potencia, por más que Serra Lima no haya querido largarlo a fondo. Al segundo le sobra, por lo menos para las posibilidades espartanas de su piloto; pero los dos están construidos con bastante excelencia.

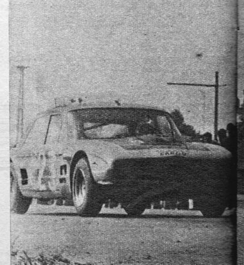
Hubo uno que tampoco largó esta vez. La del domingo fue cómica: le escondieron el casco y prometió vengarse de todos en Pehuajó. Demás está decir que se trata de



El Chevy asoma la trompa y consigue el record absoluto para el circuito de Pergamino, aunque también esta vez abandonó.

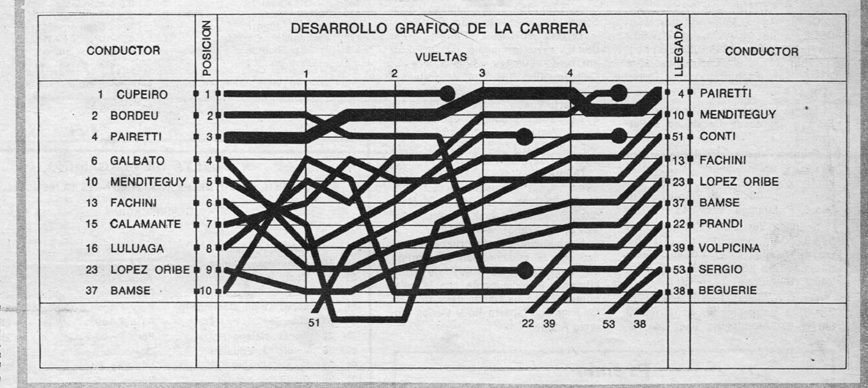


Se reaprovisiona el dragster de Bamse. Aún en siete cilindros tuvo en jaque a unos cuantos.



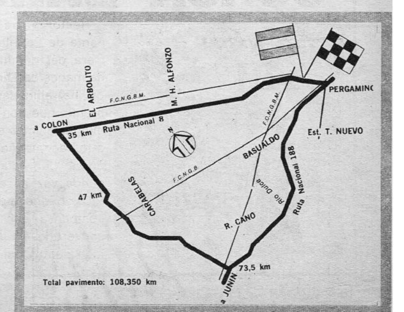
Domingo López Oribe y su Falcon F-100 poco a poco se hacen cada vez más amigos. Este es otro de los automóviles que muy pronto pueden salir de perdedores.

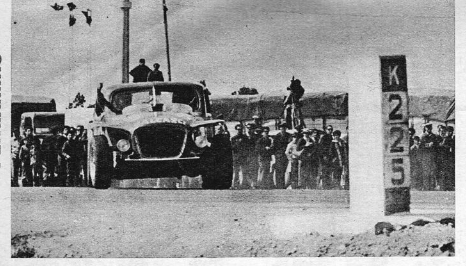
Fachini perdió el tercer puesto por un quinto de segundo, pero sabe ya que tiene un automóvil ganador.



Héctor Conti consiguió el mejor halago de su carrera deportiva en el TC con este tercer puesto. Además de preparar el el motor, manejó muy bien.







Con su abandono, Bordeu perdió la oportunidad de alcanzarlo a Casá. El brazo del acompañante ya está listo para recibir el aro con información.



Este es el Mustang de Vicente Sergio en su debut. Aquí sigue de largo en la curva anterior al control, con mucho freno y poca velocidad.

VUELTAS Y TRAMOS

Tramo totalmente pavimentado de 51,500 km desde Pergamino a Carabelas:

Primera Vuelta: 1º Luluaga, 14m 53s, a un promedio de 207,614 km/h; 2º Faustino, 15m 09s; 3º Cupeiro, 15m 11s; 4º Galbato, 15m 15s; 5º Calamante, 15m 19s.

Segunda Vuelta: 1º Cupeiro, 15m 00s 2, a un promedio de 205,954 km/h; 2º Calamante, 15m 02s 2; 3º Bordeu, 15m 02s 8; 4º Galbato, 15 m 14s 8; 5º Bamse, 15m 16s 6.

Tercera Vuelta: 1º Pairetti, 14m 35s 8, a un promedio de 211,692 km/h; 2º Bordeu, 14m 53s 6; 3º Galbato, 14m 58s 2; 4º Cupeiro, 15m 00s 2; 5º Menditeguy, 15m 14s 2.

Cuarta Vuelta: 1º Galbato, 14m 59s 6, a un promedio de 206,090 km/h; 2º Menditeguy, 15m 17h; 3º Calamante, 15m 23s 2; 4º Conti, 15m 24s 2; 5º Pairetti, 15m 28s 2.

Quinta Vuelta: 1º Menditeguy, 15m 06s 2, a un promedio de 204,590 km/h; 2º Luluaga, 15m 08s2; 3º Conti, 15m 11s 4; 4º Calamante, 15m 13s 4; 5os. Fachini y López Oriba, 15m 24s 2.

Tramo totalmente pavimentado de 56,850 km desde Carabelas a Pergamino:

Primera Vuelta: 1º Bordeu, 16m 47s 2, a un promedio de 203,196 km/h; 2º Bamse, 16m 55s 4; 3º Cupeiro, 17m 03s 8; 4º Pairetti, 17m 04s 8; 5º Luluaga, 17m 34s 4.

Segunda Vuelta: 1º Cupeiro, 16m 54s 8, a un promedio de 201,685 km/h; 2º Luluaga, 17m 05s; 3º Menditeguy, 17m 20s 8; 4º Pairetti, 17m 24s 2; 5º Bordeu, 17m 35s 4.

Tercera Vuelta: 1º Luluaga, 17m 22s 8, a un promedio de 196,260 km/h; 2º Menditeguy, 17m 26s; 3º Pairetti, 17m 32s 8; 4º Galbato, 17m 40s 4; 5º Bordeu, 18m 10s 6.

Cuarta Vuelta: 1º Luluaga, 17m 19s 8, a un promedio de 196,826 km/h; 2º Menditeguy, 17m 20s 8; 3º Calamante, 17m 54s 6; 4º Fachini, 17m 57s8; 5º López Oribe, 17m 59s8.

Quinta Vuelta: 1º Fachini, 17m 35s 2, a un promedio de 193,953 km/h; 2º Conti, 18m 03s; 3º Pairetti, 18m 08s 6; 4º López Oribe, 18m 15s 2; 5º Menditeguy, 18m 27s 2.

LOS MEJORES DE CADA VUELTA

Primera Vuelta: 1º Cupeiro, 32m 14s 8, a un promedio de 207,602 km/h; 2º Bordeu, 32m 19s 2; 3º Pairetti, 32m 25s 8; 4º Luluaga, 32m 27s 4; 5º Bamse, 32m 54s 4.

Segunda Vuelta: 1º Cupeiro, 31m 55s, a un promedio de 203,684 km/h; 2º Pairetti, 32m 29s 4; 3º Bordeu, 32m 39s 2; 4º Luluaga, 32m 59s 6; 5º Calamante, 33m 03s 6.

Tercera Vuelta: 1º Pairetti, 32m 08s 6, a un promedio de 202,250 km/h; 2º Luluaga, 32m 37s 8; 3º Galbato, 32m 38s 6; 4º Menditeguy, 32m 40s 2; 5º Bordeu, 33m 04s 2.

Cuarta Vuelta: 1º Menditeguy, 32m 37s 8, a un promedio de 199,233 km/h; 2º Luluaga, 32m 48s; 3º Calamante, 33m 17s 8; 4º Pairetti, 33m 36s; 5º Conti, 33m 46s 8.

Quinta Vuelta: 1º Fachini, 32m 59s 4, a un promedio de 197,059 km/h; 2º Conti, 33m 14s 4; 3º Menditeguy, 33m 39s 4; 4º Pairetti, 34m 12s 8; 5º Prandi, 34m 41s 4.

El planillaje de esta prueba se realizó con la colaboración del equipo de "Emoción en las Rutas" de Radio Libertad, especialmente con la colaboración de Luis García del Soto, Darío Rinaldi, Roberto Bó y Carlos Horacio Alfonzo.

CAMPEONATO ARGENTINO

TURISMO CARRETERA

1º	Casá, Eduardo	69	17º	Rodríguez, Raúl O.	6
2º	Bordeu, Juan Manuel	63	22º	Gimeno, Hugo A.	4,5
3º	Emiliozzi, Dante	30	23º	Dana, Humberto	4
4º	Pairetti, Carlos	29	23º	Estéfano, Nasif	4
5º	Malnatti, César	27	23º	Galluzzo, Vicente	4
6º	Menditeguy, Carlos	23	23º	Loeffel, Carlos	4
7º	Galbato, Carmelo	21	27º	Baldrés, Rafael	3
7º	Tarducci, Mario	21	27º	Conti, Héctor	3
9º	Fachini, Pablo	13	27º	de la Torre, Matías	3
10º	Di Palma, Luis Rubén	12,5	27º	López Oribe, Domingo	3
11º	de Alzaga, Rodolfo	12	27º	Prandi, Nelson	3
12º	Polinori, Norberto	11	27º	Rodríguez, Erverto	3
13º	Viale del Carril, Atilio	9,5	33º	Ciani, Marcos	1
14º	Calamante, Mariano	9	33º	Cordonnier, Oscar	1
14º	Cupeiro, Jorge	9	33º	Fulco, Rubén	1
16º	Rienzi, Angel T.	7	33º	Mantinián, Manuel	1
17º	Figlioli, Héctor	6	33º	Salto, Carlos L.	1
17º	Luluaga, Juan F.	6	33º	Sanmartino, H.	1
17º	Marincovich, Carlos	6	33º	Urruti, Federico	1
17º	Peduzzi, Ricardo	6	40º	Gulle, Pablo	0,5

NOTA: Eduardo Casá sumó 75 puntos en 14 carreras; para el Campeonato Argentino se consideran los puntos obtenidos en las diez mejores carreras.

V VUELTA DE PERGAMINO

AUTOMOVIL CLUB DE PERGAMINO - 25/IX/66 - 541,750 km.

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Conductor	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	4	Pairetti, Carlos	Chevrolet Super	2h44m52s6	5
2º	10	Menditeguy, Carlos	Ford F-100	2h47m19s2	5
3º	51	Conti, Héctor	Ford F-100	2h47m38s	5
4º	13	Fachini, Pablo	Ford F-100	2h47m38s2	5
5º	23	López Oribe, Domingo	Ford Falcon F-100	2h51m38s2	5
6º	37	"Bamse"	Ford F-100	2h53m52s2	5
7º	22	Prandi, Nelson	Ford F-100	2h56m15s6	5
8º	39	Volpicina, Eduardo	Chevrolet Apache	3h01m40s8	5
9º	53	Sergio, Vicente	Mustang F-100	3h02m18s6	5
10º	38	Beguerie, Alberto	Ford	3h03m34s2	5
11º	21	Vizcay, Manuel	Chevrolet Apache	3h04m20s4	5
12º	26	Maseratessi, Fermín	Chevrolet Apache	3h05m56s	5
13º	25	Tortone, Elpidio	Chevrolet Apache	3h10m47s2	5
14º	16	Luluaga, Félix	Chevrolet Super	2h10m52s8	4
15º	15	Calamante, Mariano	Chevrolet Super	2h13m05s6	4
16º	24	Villa, Luis	Chevrolet Super	2h20m55s8	4
17º	48	Castagnola, Carlos	Ford F-100	3h16m22s2	4

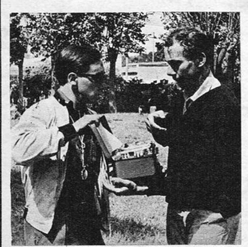
PROMEDIO DEL GANADOR: 197,147 km/h.

RECORD DE VUELTA: Cupeiro en la segunda, empleó 31m55s para recorrer 108,350 km; promedio: 203,684 km/h.

NO LARGARON: 5, Mario Tarducci; 9, Armando J. Ríos; 19, Manuel Mantinián; 32, Osoar Cabalén; 35, Adriano Rinaldi; 42, Miguel Bahillo; 49, Felipe Botta; 50, Luis Leonetti; 52, Nobel Biglieri.

ABANDONARON: 1, Jorge Cupeiro; 2, Juan Manuel Bordeu; 3, Angel T. Rienzi; 6, Carmelo Galbato; 7, Luis Di Palma; 8, Raúl Chabert; 11, Raúl Rodríguez; 12, Raúl Cottet; 14, Antonio Bertolotto; 17, Humberto Dana; 18, Dionisio Araquistain; 20, Julio Faustino; 27, Luis A. Ferraris; 28, Aníbal Muñoz; 29, Antonio Villegas; 30, Daniel Musso; 31, Juan R. Machado; 33, Ricardo Domínguez; 34, José Rodríguez Larquín; 36, Felipe D'Alessio; 40, Jorge Grimoldi; 41, "Nahuel Curá"; 43, José Mario Serra Lima (h); 44, "Atalaya"; 45, Eduardo Matías; 46, Arides Alzari; 47, Vicente Spano; 54, Ernesto Etchebarne.

Premio CORSA-BAHCO



Héctor Ríos, acompañante de Pairetti en la carrera del domingo, recibe de manos de Thiery la caja de herramientas Bahco, premio que domingo a domingo venimos entregando a los acompañantes ganadores. Con ésta, es la segunda vez en el año que Ríos obtiene la práctica recompensa que ya se ha convertido en una institución dentro del TC.

¡HAY QUE ESTAR EN LA CARRERA!

El próximo domingo 2 de octubre, desde las 7,30

VUELTA DE PEHUAJO

en el relato palpitante y el comentario sagaz del consagrado equipo de

"Emoción en las Rutas"

TITO REBAGLIATI - OSCAR CAÑETE BLASCO - EDUARDO PÉREZ TRIGÁS - JOSÉ ANTONIO CALABRESE - JORGE ALIAGA - LUIS GARCÍA DEL SOTO - ROBERTO BÓ - ANSELMO LAMARQUE - ERNESTO VIETTA - JULIO CAZÓN y DARÍO RINALDI.

y para estar en la carrera hay que estar con



Primera
en toda manifestación
deportiva

EDICIÓN TELEVISADA **"EMOCIÓN EN LAS RUTAS"**
POR CANAL 9 los domingos, a partir de las 23.15

LAS SEIS HORAS

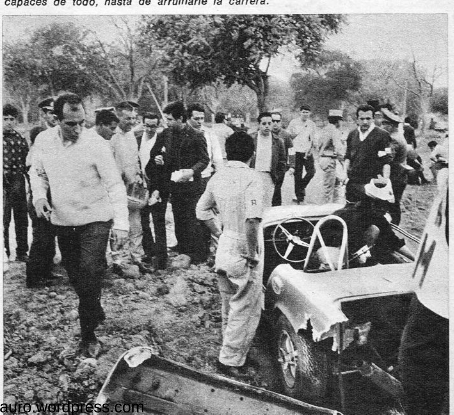
CLUB AUTOMOVILES SPORT DE LIMA 18 - IX - 66

Hacía varias horas que las "6 horas" habían dejado de atronar el "Campo de Marte", cuando finalmente logramos dar con nuestro amigo y representante Pity Block. Un club nocturno de las afueras, bastante whisky en los espíritus y un torneo de chistes verdes en el que descollaban nuestros coterráneos Andrea Vianini y Nasif Estéfano. Tres tirones, un empujoncito y logramos meter al bueno de Pity en uno de sus once autos deportivos para que nos llevara hasta el diario "Ultima Hora", donde Armando Barrios nos aguardaba con las fotos y una crónica somera de lo acontecido en la carrera. Entre ellos dos se habían comprometido a cubrirnos el servicio, y uno por trabajo y el otro por festejos casi nos dejan de a pie. El avión de Braniff partía a la madrugada siguiente, y Parabrisas CORSA aguardaba el material con impaciencia. Llegamos a tiempo, pero debemos confesar que la manía de Pity, de andar despacio por el tránsito urbano ("Ah, no, sólo corren en el tránsito los que no saben manejar y buscan ganar carreras imaginarias y suicidas"), llegó a ponernos bastante nerviosos. Vaya manía puritana la suya; si no lo hubiéramos visto correr como corre, se diría que no sabe manejar.

LA CARRERA

Es larga y para ganarla hace falta mucho de todo: máquina, hombre, abastecimiento. Desde el vamos, el espectáculo prometía las mil maravillas. Imagínense los argentinos una carrera en el viejo circuito de Palermo, pero mucho más trabado, con 82 inscriptos y una variedad de coches increíbles: Austin Healey, Cobra, Mercedes 230, Lotus S.S., Dodge Dart, Ferrari 330, Mustang, Porsche 904, Lotus Elam, Alfa Romeo TZ, BMW 1800, Volvo 122 S., Simca Abarth, Alfa GTA, Datsun SS, Austin

El norteamericano Bill Young, uno de los más veloces, probó que los árboles peruanos son capaces de todo, hasta de arruinarle la carrera.





Largada lemanesca, estilo virreinato: el copiloto corre hasta entregarle la llave al piloto, para que éste ponga en marcha el bólido y largue. Esto alivia el corazón de los pilotos para las primeras y peligrosas vueltas, mientras los copilotos reciben tupidos insultos por la falta de sprint.





Leopoldo Barboza y Ricardo Dwitz saludan vencedores.

Don Pity, nuestro correspondiente corresponsal en Perú, ganó bien su categoría y entró segundo en la general a pesar de las pérdidas de combustible que sufrió durante toda la prueba. Pronto lo tendremos entre nosotros, para uno de los próximos grandes premios.

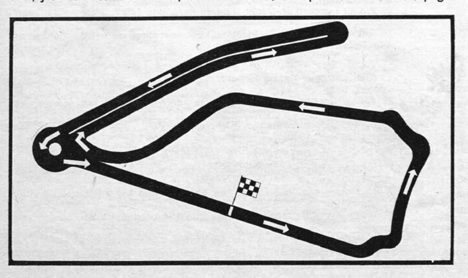


El rabioso Alfa de Vianini y Estéfano corre detrás del Lotus de Block y González. Los árboles aguardan de pie.

PERUANAS

Servicio de nuestro corresponsal Pity Block
Informe y fotografías de Armando Barrios, de "Ultima Hora"
Observador destacado por CORSA: V. Dziewanowski

Cooper y una infinidad de los más pequeños. La prueba contemplaba seis categorías, cinco Gran Turismo (por cilindrada), y una de Fuerza Libre. Las fotografías darán una idea al lector de esta potente confrontación, y también le mostrarán que allá el público se conserva en sectores muy limitados, no permitiéndose a nadie dentro del circuito. En cuanto a éste, como se apreciará, resulta de lo más peligrosito con la gran cantidad de árboles al borde de la calzada. Cualquier error se suele pagar



bastante caro; si no pregúntenle al Lotus Elan que corría el norteamericano Bill Young.

La largada fue tipo Le Mans. Desde el vamos, los dos Porsche 904 de los venezolanos Zuloaga y Dewitz jugaron a turnarse en la punta, mientras acumulaban ventaja segundo a segundo. Pity Block, con máquina inferior, demostró una vez más sus condiciones de gran volante, y mantuvo un constante asedio de los primeros. Pero una falla que fue descubierta cinco minutos antes de la largada (pérdida de combustible en un conducto) y mal subsanada, se encargaría de ir restándole minutos a medida que avanzaba la carrera con sucesivas detenciones para sucesivos remiendos ineficaces.

En la misma categoría, y con un comienzo bastante promisorio, Andrea Vianini también largó dispuesto a pelear los puestos de vanguardia; pero una esquiva y perniciosa bomba de aceite se encargó de ir relegando ambiciones para los argentinos hasta ubicarlos al término de las 6 horas de carrera a 43 vueltas de los más veloces, con un tercer puesto en la categoría.

Al promediar la carrera hubo un momento de duda para los pilotos de los Porsche. Zuloaga le entregó el volante al campeón venezolano Alfredo Atencio, en momentos en que punteaba la competencia. Otro tanto hizo Dewitz, entregando el coche a Leopoldo Barboza. Este cambio, y el ritmo de marcha inicial un poco más lento de los venezolanos, permitieron que Block y el Mustang de Alvarado se tiraran a quebrar la punta. La lucha se tornó fuerte, al extremo que Atencio se vio precisado a abandonar por rotura de embrague mientras Alvarado despanzurraba el caballito de la Ford al irse en una horquilla. En tanto, Pity Bock tuvo una nueva entrada a los boxes, esta vez para recuperar el combustible derramado en la pista, y las cosas volvieron a



su justo y pacífico lugar: Barbosa primero, cómodo, y Block segundo, también cómodo y resignado a conservar esa posición hasta el final, que después de todo lo ubicaba primerísimo en su categoría.

Aparte de las roturas, la breve lucha por el primerazgo produjo un nuevo record para el circuito a manos de Barbosa: 1 min 53 s, exactamente 3 segundos menos que la marca que estableciera el año pasado el campeón peruano Cachi Dibós, quien este año no sólo no participó de la prueba sino que anunció su retiro definitivo del automovilismo.

PUNTO FINAL

La mencionada actitud de Dibós, tras 17 años de continuos triunfos, produjo una suerte de ceremonia que sirvió para dar comienzo a la prueba, y de paso retardó en media hora la prevista largada. Dibós fue paseado en un Jaguar primero, y en andas después, para alegría de la concurrencia.

Como dijimos al comienzo, muy buena la organización en lo que al público respecta, el que en cantidad superior a los 30 mil abarrotó los huecos reservados y siguió todas las alternativas de la prueba.

Otro aspecto de la organización cae sobre el circuito mismo, y aquí habrá que recordar las lamentaciones de Andrea Vianini y de la mayoría de los competidores. Lamentación ésta que viene sacudiendo al Club de Automóviles Sport año a año, con la promesa que en el próximo las cosas cambiarán. Ya comentamos el peligro de los árboles pegados a la calzada; agreguemos que en ningún momento se pensó seriamente que aquello se podía obviar en parte con una buena dosis de fardos de pasto en los sitios más peligrosos. Por lo menos anímicamente los corredores hubieran piloteado más reconfortados.



CLASIFICACION

FUERZA LIBRE (más de 2.000 cm³)

1º Germán Picó-Alberto Reyes, de Chile, con 162 vueltas, en Austin Healey.
2º Renzo Matellini-Manuel Mendizábal, de Perú, con 159 vueltas, en Mustang.
3º Germán Valerius-Tomás Hearne, de Perú, con 155 vueltas, en Mercedes Benz 230.

GRAN TURISMO

CATEGORIA "B" (de 1.601 a 2.000 cm³)

1º Leopoldo Barboza-Ricardo Dewitz, de Venezuela, con 178 vueltas, en Porsche 904.
2º Kurt George-Henry Bradley, de Perú, con 165 vueltas, en Volvo 122 S.
3º Eduardo Malachovsky-Humberto Pizarro, de Perú, con 161 vueltas, en Volvo 122 S.

CATEGORIA "C" (de 1.301 a 1.600 cm³)

1º Federico (Pity) Block-Dennis González, de Perú, con 173 vueltas, en Lotus Elan.
2º Walter Ledgard Jr.-Oscar Rau, de Perú, con 140 vueltas, en Sunbeam Alpine.
3º Andrea Vianini-Nasif Estéfano, de Argentina, con 135 vueltas, en Alfa Romeo TZ.

CATEGORIA "D" (de 1.001 a 1.300 cm³)

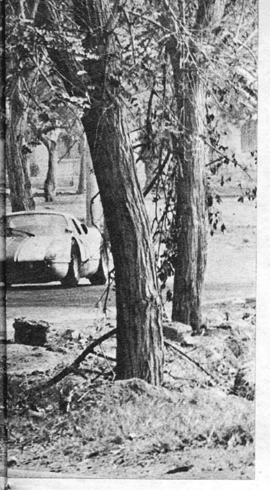
1º Alan Mortimer-Carlos Henckel, de Perú, con 156 vueltas, en Austin Cooper 1300.
2º Javier Crespo-Francisco Vasques, de Perú, con 145 vueltas, en Datsun SS.
3º Jorge Salmón-Fernando Salmón, de Perú, con 141 vueltas, en Austin Cooper 1300.

CATEGORIA "E" (de 851 a 1.000 cm³)

1º Johnny Loayza-Uldarico Ossio, de Perú, con 160 vueltas, en NSU 1100.
2º Fausto Merello-José Ortega, de Ecuador, con 157 vueltas, en Austin Cooper 1100.
3º Javier Arce-"Batman", de Perú, con 154 vueltas, en ASA.

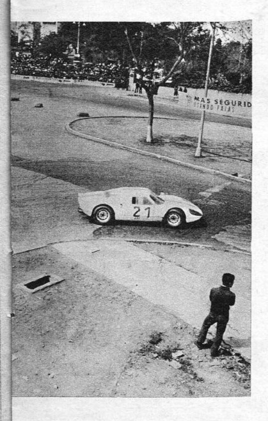
GENERAL

1º Barboza-Dewitz .... 178 vueltas y 534 km
2º Block-González .... 173 vueltas y 519 km
3º George-Bradley .... 165 vueltas y 495 km
4º Picó-Reyes .... 162 vueltas y 486 km
5º Malachovsky-Pizarro .... 161 vueltas y 483 km



Primera curva: dos chilenos picadores, Juan Castillo, con Austin Cooper y Luis Videla con Volvo. Detrás el NSU de Monteferry y el Mustang de Alvarado. A la cola, el Porsche que finalmente resultaría ganador de la prueba.

Llega Pity Block, ganador de su categoría con un Lotus Elan.



Aquí dobla el ganador. Al fondo la recta principal y las tribunas de público. En la pista, un alma solitaria.

OTRO CAMPEONATO PARA BRABHAM

Al ganar cuatro de las seis carreras puntables se adjudicó el Grand Prix de Francia

Desde el domingo Jack Brabham tiene un título más para lucir: ganador del Grand Prix de Francia, el campeonato más importante del mundo en Fórmula Dos, confirmando que ha sido, indiscutiblemente, el piloto del año. El único hombre que podía impedir el triunfo de Brabham era su inseparable compañero de equipo Denis Hulme, quien no participó en la competencia. La ausencia de Hulme, puntero en el campeonato antes de disputarse la carrera de Albi, fue elegantemente disimulada y mantenida como incógnita. En su reemplazo actuó Chris Irwin, ganador de la competencia de Buenos Aires en Fórmula Tres, quien debutó de esta manera en Fórmula Dos.

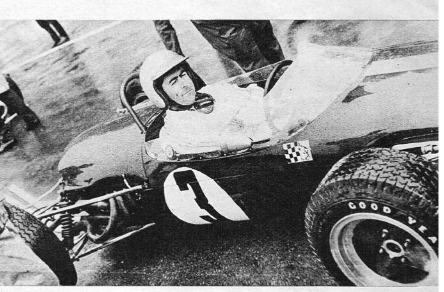
Tras haber sido perseguido tenazmente por el francés Jean Pierre Beltoise en un Matra-Cosworth durante sesenta y cinco vueltas del Grand Prix de Albi, Brabham pudo lograr su décima victoria como conductor y la duodécima consecutiva para los Brabham-Honda en 1966. Segundo finalizó un Matra-Cosworth conducido por el francés Jo Schlesser, mientras Irwin lograba un buen tercer puesto e Ickx se adueñaba del cuarto con su Matra-BRM.

Beltoise fue conjuntamente con Brabham el animador de la competencia, pero debió detenerse en su box luego de sesenta y cinco vueltas para retornar luego a la pista con cinco vueltas de retraso. La mayoría de los abandonos fueron producidos por fallas en los motores, entre los cuales se encuentra el de Jackie Stewart en la octava vuelta, Ahrens en la décimoséptima vuelta y Scarfiotti en la vigésima.

En Fórmula Tres Piers Courage logró su tercer triunfo y se adjudicó la Copa Internacional de Fórmula Tres, campeonato que se disputa conjuntamente con el Grand Prix de Francia. Las otras competencias fueron ganadas por Roby Weber (Alpine), Servoz-Gavin (Matra - Cosworth) y Fenning (Matra-Cosworth). Es decir, tres para Francia y tres para Gran Bretaña, para confirmar la paridad que existe actualmente entre los dos países en Fórmula Tres. Mientras tanto Irwin coloca el mejor Brabham en octavo lugar como muestra de que los Brabham de Fórmula Tres están siendo superados.

En la carrera de Albi ganó Courage ampliamente sobre Jaussaud y Vidal. Courage fue el que menos tiempo empleó en las dos series. En la competencia se pudo observar la calidad artesanal de los Matra y los Lotus donde se impuso el mejor manejo de los volantes de los Lotus.

El Grand Prix de Francia ha finalizado. Jack Brabham (ganador en Pau, Reims, Monthléry y Albi) y Piers Courage (ganador en Pau, Rouen y Albi) tienen suficientes razones para sonreír.



Jack Brabham no tiene problemas: Campeón del Mundo 1966 y ganador de cuatro de las seis carreras que integraron el Grand Prix de Francia. Las otras dos las ganó su compañero de equipo Denis Hulme. Exito total para los automóviles Brabham y los motores japoneses Honda.

COPA INTERNACIONAL DE FORMULA TRES
CLASIFICACION FINAL

Pos.	Conductor	País	Marca	Ptos.
1º	Courage, Piers	G. Bretaña	Lotus 41-Cosworth	31
2º	Weber, Roby	Francia	Alpine-Renault	19
3º	Servoz-Gavin, Jean	Francia	Matra-Cosworth	13
4º	Pike, Roy	E. Unidos	Lotus 41-Cosworth	12
5º	Fenning, John	G. Bretaña	Matra-Cosworth	11
6º	Cardwell, John	G. Bretaña	Lotus 41-Holbay	9
7º	Jaussaud, Jean-Pierre	Francia	Matra-Cosworth	8
8º	Irwin, Christopher	G. Bretaña	Brabham-Cosworth	7
9º	Vidal, Philippe	Francia	Brabham-Cosworth	6
9º	Williams, Christopher	G. Bretaña	Brabham-Cosworth	6
11º	Hart, Brian	G. Bretaña	Lotus 35-Cosworth	4

NOTA: La Copa Internacional de Fórmula Tres se disputa conjuntamente con el Grand Prix de Francia y el ganador resulta de quién obtenga mayor puntaje de acuerdo a las posiciones ocupadas en las competencias de Pau, Reims, Rouen, Monthléry, Le Mans y Albi.

GRAND PRIX DE FRANCIA FORMULA DOS - ALBI
Automobile Club du Midi - 306,073km - 25/IX/66
CLASIFICACION

Pos.	Conductor	Nación	Marca	Tiempo	Vtas.
1º	Brabham, Jack	Australia	Brabham-Honda	1h54m00s	85
2º	Schlesser, Jo	Francia	Matra-Cosworth	1h55m04s1	85
3º	Irwin, Chris	G. Bretaña	Brabham-Honda	1h55m04s3	85
4º	Ickx, Jacky	Bélgica	Matra-BRM		84
5º	Gardner, Frank	Australia	Lola-Cosworth		84
6º	Atwood, Richard	G. Bretaña	Lola-Cosworth		83
7º	Rolland, Jean	Francia	Lola-BRM		82
8º	Beltoise, Jean Pierre	Francia	Matra-Cosworth		80
9º	Clark, Jim	G. Bretaña	Lotus-Cosworth		74
10º	Hill, Graham	G. Bretaña	Matra-BRM		68

PROMEDIO DEL GANADOR: 161,907 km/h.

RECORD DE VUELTA: Jack Brabham en 1m19s3 a 175,071 km/h de promedio.

ABANDONARON: Jackie Stewart (Matra-Cosworth), Curt Ahrens (Brabham-Cosworth), Ludovico Scarfiotti (Matra-Cosworth), Alan Rees (Brabham-Cosworth) y Jochen Rindt (Brabham-Cosworth).

POSICION FINAL DEL CRAND PRIX DE FRANCIA FORMULA DOS

Pos.	Conductor	Nación	Marca	Ptos.
1º	Brabham, Jack	Australia	Brabham-Honda	36
2º	Hulme, Denis	N. Zelandia	Brabham-Honda	28
3º	Rees, Alan	G. Bretaña	Brabham-Cosworth	14
4º	Beltoise, Jean Pierre	Francia	Matra-Cosworth	11
5º	Stewart, Jackie	G. Bretaña	Matra-Cosworth	9
6º	Schlesser, Jo	Francia	Matra-Cosworth	7
6º	Clark, Jim	G. Bretaña	Lotus-Cosworth	7
8º	Hill, Graham	G. Bretaña	Matra-BRM	6
8º	Offenstadt, Eric	Francia	Lotus-Cosworth	6
10º	Atwood, Richard	G. Bretaña	Lola-Cosworth	5
11º	Rodríguez, Ricardo	México	Lotus-Cosworth	4
11º	Irwin, Chris	G. Bretaña	Brabham-Honda	4
13º	Ahrens, Curt	Alemania	Brabham-Cosworth	3
13º	Ickx, Jacky	Bélgica	Matra-BRM	3
13º	Spence, Mike	G. Bretaña	Lotus-Cosworth	3
16º	Gardner, Frank	Australia	Lola-Cosworth	2
17º	Arundell, Peter	G. Bretaña	Lotus-Cosworth	1
17º	Blockdyk, Trevor	Sudáfrica	Brabham-Cosworth	1

COUPE DE VITESSE DE ALBI - FORMULA TRES
CLASIFICACION FINAL

Pos.	Conductor	Nación	Marca	Tiempo
1º	Courage, Piers	G. Bretaña	Lotus	1h09m48s5
2º	Jaussaud, Jean Pierre	Francia	Matra	1h10m29s9
3º	Vidal, Philippe	Francia	Brabham	1h10m36s4
4º	Nunn, Maurice	G. Bretaña	Lotus	1h10m39s2
5º	Fenning, John	G. Bretaña	Matra	1h10m45s5
6º	Bell, Derek		Lotus	1h11m10s5

PROMEDIO DEL GANADOR: 156,371 km/h.



EMILIOZZI: SU HORA



MAS DIFICIL

Este ha sido un año de transición para Emiliozzi, que lo obligó a sacrificar gran parte de su prestigio en la nueva búsqueda que significaba abandonar la tradicional "galera" tras un bólido más efectivo. El lo sabía desde un comienzo, y se lanzó a la experiencia seguro de que debía transitar una serie ineludible de fracasos antes de perfeccionar su obra maestra. Esto no impidió que, tanto los incondicionales como los detractores, comenzaran a tejer las más dispares versiones sobre cada abandono. CORSA también se preguntó lo mismo, y para saberlo necesitó realizar una larga investigación. Los resultados están en esta nota. Como se verá, el mal de los Emiliozzi no es tan grave. La solución llegará bien pronto y con ella los campeones volverán a imponer su eficiencia.

por HORACIO SPERATTI y ENRIQUE CARMONA

Al finalizar la Vuelta de Olavarría, Torcuato Emiliozzi afirmó al redactor de CORSA que el abandono de su automóvil se había debido a la rotura de la cadena de distribución y que el humo que vieron los aviones se debió al aceite derramado sobre los escapes y no a incendio. Si es cierto que la rotura de la cadena de distribución rompió a su vez la carcaza que la cubre, permitiendo la salida de aceite al exterior, no es menos cierto que la pintura del capot mostraba huellas de incendio y que se arrojó tierra sobre el motor.

Esta contradicción enredada con el misterio tipifica un sistema de trabajo y una actitud de los hermanos Emiliozzi. Los reiterados abandonos del nuevo automóvil de Olavarría exigían una explicación —se habló vagamente de problemas de lubricación— y CORSA fue a buscarla en la ciudad del cemento.

LA CIRCULACION DE ACEITE

El motor F-100 de los hermanos Emiliozzi tiene lubricación a cárter seco. El aceite proveniente de un depósito de 15 litros es impulsado por la bomba del motor, a través de un filtro de flujo total, hacia bancadas, bielas, botadores y demás movimientos. Cae después al cárter donde es aspirado por una bomba de engranajes colocada exteriormente, frente al motor, y accionada por correas. →

El nuevo bólido de los Emiliozzi, causa de graves preocupaciones, en una de sus primeras apariciones, cuando aún ostentaba el número 1. ◆



ACTIVIDAD 1966 DE EMILIOZZI, HASTA EL 24/9/66

CON LA VIEJA GALERA

20/II	Firmat	Primero
27/II	Lobos	Abandonó en la quinta vuelta
6/III	Colón	Primero
13/III	Buenos Aires Moto Club	No corrió
27/III	San Francisco	Abandonó en la primera vuelta
3/IV	Necochea	Segundo
10/IV	Río Cuarto	No corrió
17/IV	General Pico	No largó
24/IV	Carlos Paz	No corrió
30/IV	Vicente López Automóvil Club	No corrió
8/V	Club Alumni Ensenadense	No corrió
15/V	Venado Tuerto	Décimosegundo
22/V	Mendoza	No corrió
12/VI	Salto	Abandonó en la segunda vuelta
19/VI	Bahía Blanca	No corrió
26/VI	Hughes	Segundo

Performance: dos veces primero, dos veces segundo, un décimosegundo, tres veces abandonó, no corrió en dos carreras de ruta (Bahía Blanca y General Pico) y en seis carreras de pista y montaña.

PARENTESIS

3/VII	Arrecifes	No corrió
9/VII	ACTC	No corrió
10/VII	ACTC	No corrió
17/VII	La Pampa	No corrió
24/VII	Chacabuco	No corrió

En síntesis no corrió en cinco competencias.

CON EL NUEVO AUTOMOVIL

7/VIII	Carlos Casares	Abandonó en la primera vuelta
21/VIII	Rojas	Abandonó en la primera vuelta
27/VIII	Mar del Plata	Abandonó antes de Necochea
4/IX	Triángulo del Oeste	Abandonó a poco de largar
11/IX	San Nicolás	No corrió
18/IX	Olavarría	Abandonó en la primera vuelta

Performance: Abandonó en cinco oportunidades y no corrió en una carrera de circuito disputada siete días antes de la competencia de sus pagos.

Esta bomba recuperadora devuelve el aceite al depósito, obligándolo previamente a atravesar un radiador de circulación horizontal. Una derivación une la salida del filtro de aceite con la entrada del radiador, controlando el exceso de caudal de la bomba impulsora.

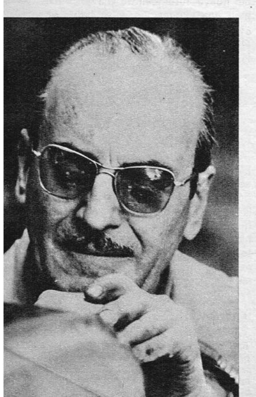
Los problemas originados en este sistema que determinaron el abandono en cinco carreras, parecían centrarse sobre el circuito de recuperación y, en consecuencia, se trabajó sobre él de la siguiente manera:

El nuevo chassis con suspensión independiente tiene un voluminoso travesaño delantero que obligó a modificar la forma del cárter de acuerdo al espacio disponible y con respecto a la forma utilizada en la "galera", donde estos problemas no parecían existir. Esta situación planteaba la posibilidad de que el cárter fuera de capacidad insuficiente o que plantease problemas de aspiración causados por desplazamiento del líquido de su mínimo nivel normal. Se colocó un nuevo cárter de mayor capacidad y se analizó bien la ubicación de la toma de recuperación.

Después se analizó la posibilidad de que en la bomba de recuperación a engranajes se produjese, en las proximidades de las 6.000 rev/min (de motor) el fenómeno conocido con el nombre de cavitación, es decir que la bomba se vacía y no bombea. Aquí colaboraron un ingeniero y un dibujante pertenecientes a la fábrica de cemento Loma Negra, quienes estudiaron la bomba y la probaron en banco movida por un motor eléctrico a regímenes superiores al equivalente a 6.000 rev/min de motor, no observándose disminución de caudal ni ningún otro problema. En consecuencia se seguirá utilizando sin modificaciones.

El radiador de aceite fue enviado a un especialista porteño, quien decidió mantener el área frontal, pero colocar un panel de mayor profundidad, y colocar las bocas de entrada y salida de un mismo lado (antes estaban en extremos opuestos, aumentándose el diámetro de los conductos de ⅝ a ¾ de pulgada aproximadamente.

Las modificaciones descritas fueron realizadas inmediatamente antes de la carrera de Olavarría.



EL SECRETO DE LOS EMILIOZZI

En el análisis del proceso seguido para reparar la falla de lubricación se evidencia uno de los secretos del éxito alcanzado por los hermanos Emiliozzi, así como una de sus limitaciones. Determinada el "área" mecánica donde se produce la falla, se retrabaja cada uno de sus elementos. Este trabajo, repetido hasta el hartazgo en cada uno de los mecanismos del vehículo, realizado con precisión manual y trabajado siempre sobre los mismos elementos mecánicos lleva, aunque a muy largo plazo, a la perfección, pero...

Hablamos de limitaciones: llega un momento en el desarrollo de los mecanismos —especiamente del motor— que quizá pueda definirse en términos de CV/litro en que la exigencia sobre los metales, el funcionamiento termo-dinámico, supera las posibilidades del más sobresaliente de los mecánicos perfeccionistas, para entrar en el más exclusivo campo de la tecnología mecánica.

Cabe preguntarse entonces si las reiteradas roturas sufridas este año por los TC más veloces no son debidas a que sus potencias específicas exigen de sus diseños algo cuya comprensión y solución supera las posibilidades de los mecánicos que los preparan.

Dijimos a menudo que el perfeccionamiento mecánico determina la especialización. Y los hermanos Emiliozzi son justo ejemplo de aquellos mecánicos por cuyas manos pasa todo ajuste, todo montaje, toda puesta a punto.

EL TRABAJO DE UN MECANICO

Unas cien personas se turnan en religioso silencio en un taller de la ciudad bonaerense de Olavarría, para observar el paradójicamente solitario trabajo de Torcuato y Dante Emiliozzi. Hacia el mediodía o al caer la tarde el número crece, van empujando lentamente las vallas de madera y se amontonan bien cerca de los inmutables y silenciosos hermanos, hasta que algún empleado del taller los desplaza nuevamente hacia atrás.

En el antiguo taller de pueblo se reparan ahora los Peugeot y Citroën que vende la concesionaria de sus dueños. En un rincón está, sin separación física, el "taller de competición", pero las piezas del automóvil de carrera están distribuidas por todas partes. No hay en este taller banco de pruebas ni herramental especial ni instrumental moderno; no se aprecia una estructura orgánica. Todo se apoya en las cuatro manos de los dos Emiliozzi que trabajan pacientemente y en silencio hasta los detalles más nimios.

Los habitués a la mística observación sostienen que el producto de mayor consumo allí es el aire comprimido, especialmente por parte de Dante, quien sopla y vuelve a soplar sobre cada pieza y cada tuerca. El consumo de nafta y trapos es también inmensurabe. Cuando cada una de las piezas del auto llega a su lugar, está terminada, pulida y desinfectada. Pero siempre en silencio: los observadores no preguntan, los hermanos hablan entre sí sólo lo elemental, los periodistas preguntamos y recibimos respuestas monosilábicas.

En el resto del taller otros mecánicos que no parecen asimilar la herencia de prolijidad y habilidad mecánica de los Emiliozzi reparan automóviles más modernos y menos rápidos y esporádicamente dan una mano para sostener algo, para ayudar a mover una pieza pesada, pero no **intervienen** en la preparación del automóvil de competición.

El lento e inexorable trabajo de diez años sobre la "galera" la convirtió en el automóvil indiscutido del TC. El nuevo automóvil de los Emiliozzi aprovecha gran parte de la experiencia volcada en aquél y tardará mucho menos en alcanzar su lugar de llegador y de ganador.

Tiene, necesariamente, que tardar mucho menos, por que si no los técnicos e ingenieros que andan atrás de otros F-100, Chevrolet y Tornado, ganarán para siempre la partida.



Doblando, en esta ocasión en la carrera de San Juan, como en cualquier otro aspecto de una competencia, es un gusto observar en acción a Pomodoro. Estilista con firmeza, aprovecha al máximo a su Isard con la alta escuela imperante, en general, entre los cordobeses del Turismo.

Con sus 28 años y su Isard 1504. Es un ejemplo más del potencial automovilístico que nos brinda Córdoba

por GERMAN SOPENA

Una afirmación bastante verdadera asegura que las cosas buenas vienen en envases pequeños. Y Juan Jacinto Pomodoro se pliega perfectamente a esta definición. Tanto por su antropometría, ideal de cualquier diseñador de monopostos, como cuando se ajusta alrededor su Isard 1204 con su silueta ideal para la categoría hasta 700 cm³, pero que con alegre desparpajo se prende a los Fiat 1500 en cuanta carrera sea posible.

Viviendo en Córdoba y siendo aficionado incondicional a todo lo que tenga escape cn rudo y sabor picante, una especie de deber ineludible obliga a los "manejadores" a llegarse en algún momento hasta el Turismo. (Entre paréntesis: Ponemos Turismo porque así se llama ahora la categoría pero a nosotros también nos sigue gustando más decir TM).

En 1963 debuta con su famoso Isard 700 con el que se clasifica campeón el mismo año merced a una campaña de asombrosa regularidad; 16 carreras ganadas sobre 22 corridas lo ubicaron como dominador absoluto de la categoría menor.

Lo que Pomodoro sostiene en sus manos no es un rompecabezas con fósforos, realizado por un chino en sus horas de aburrimiento, sino la impecable maqueta de un no menos impecable monoposto en construcción, que piloteará el despeinado muchacho de la foto.



Pero con el tiempo los De Carlo-BMW se adueñaron casi exclusivamente entre los "petits" por lo que con la aparición del Isard 1204 Pomodoro, sin hesitar, aumentó de cilindrada. Si bien la peculiar nobleza de los Isard 700 lo decidió en gran parte a seguir con la marca, lo guía también la profunda convicción que el 1204 puede equipararse tranquilamente a los Fiat. Sobre todo porque el Isard 1204 es un auto adecuado para practicar "modificas" y como en Europa tampoco se quedan crtos en materia de preparación de competición cuando un coche presenta posibilidades, este inocente autito, que se siente mucho más cómodo cuando la aguja del cuentavueltas se inclina decididamente hacia la derecha, tiene muchísimas cosas no estrictamente standard con ficha de homologación para competir bajo el Anexo J. Como por ejemplo diferencial autoblocante, caja de cinco velocidades, múltiple de admisión con dos carburadores Sole, etc. Pero si todos estos adminículos existen en plaza europea, hay que traerlos de allí y se tropieza con el problema pesos o marcos o dólares o vil metal, como se quiera llamar. Por tal razón el auto con el que se divierte Pomodoro carece de diferencial autoblocante y caja de cinco marchas, aunque sí posee el múltiple con los dos Solex.

Enfrentándose siempre con los Fiat 1500 los casi 300 cm³ de handicap que otorga Pomodoro con su auto no constituyen, como pudiera parecer, el mayor problema. Es un coche mucho más liviano que los 1500 y cuyo motor, con árbol de levas a la cabeza y cinco apoyos de cigüeñal, es sumamente resistente. Utilizando la relación de diferencial más corta, la 32:7, tira en cuarta velocidad la friolera de 7.000 rev/min sin pasar de ninguna manera el margen necesario de seguridad. Este régimen se obtiene además con el árbol de levas original de la versión TS. Se puede practicar todavía la mayor alzada que permite el Anexo J, cosa que ensayaron en la carrera del autódromo de Mendoza, pero con dicha modificación tres balancines sufrieron las consecuencias de la experiencia.

En cambio la auténtica dificultad es la de correr particularmente, la de trabajar durante la semana con el taller de reparaciones de autos europeos para en los ratos libres dedicarse al auto de carrera. Problema que no existe en los equipos, ya sean oficiales o de concesionarios, cuyos pilotos trabajan únicamente sobre el volante y no bajo el capot o con el auto encima.

Lo que Pomodoro nos recalca es la gran falta que le hace a Córdoba un autódromo para no tener que recurrir como ahora a las rectas cercanas donde realizar las clásicas tiradas de experimentación.

Curiosamente Pomodoro no se manifiesta tan atraído por correr en el Gran Premio de Turismo, pues considera que no es el ideal deportivo de un automovilista por la excesiva importancia que adquiere el factor suerte y piensa que la gran cantidad de debutantes que se ven en el GP es una razón que obedece mucho a una cuestión de notoriedad. Existe, sin embargo, un ofrecimiento de Fiat-Sergi para manejar un 1500 del equipo de don Antonio J., pero Pomodóro se mantiene a la expectativa hasta conocer con certeza las condiciones de la oferta. Ello le posibilitaría correr el Gran Premio, cosa que ya descarta de hacer con el Isard en forma particular.

Explicativo y detallista, Pomodoro razona y dialoga fácilmente y con amabilidad, recalcando con firmeza que no se olvida de sus tiempos de la categoría A, por lo que apoya decididamente las mejoras que reclaman los que en ella participan actualmente. Agrega que tanto se arriesga la vida andando al límite de un 700 cm³ como en un 1500. Es más, las sensaciones quizás más fuertes que ofrece un autito de no más de 650 kilos y donde se viaja tan cerca del suelo, permiten al piloto integrarse más con el automóvil. A lo mejor también por eso se reconoce firme defensor del automovilismo de pista en monopostos de factura moderna, cosa que lo atrae llamativamente. Sobre todo porque Pomodoro cree sin duda de ningún tipo en el automovilismo de base científica.

Por supuesto que esta posición elogiable debe ser refrendada con un ejemplo concreto para que así aquélla adquiera verdadero valor y en ese aspecto cosas interesantes se "cocinan" en torno a Pomodoro. Y decimos en torno porque en base a su contextura física se tomaron las medidas de un monoposto de F-2 o 1 que piloteará próximamente. Realizado con la indispensable colaboración técnica de ingenieros mecánicos y bajo la obligada inspiración de Chapman, aunque el grupo aspira también a crear algo novedoso y de lo cual oportunamente relataremos más detalles.

Entre tanto Pomodoro con sus veintiocho años y su Isard 1204 es un ejemplo más de la promisoria juventud que ganó para el automovilismo nacional el Turismo cordobés. Pero el Turismo del auténtico. Es decir, por supuesto, el Turismo Mejorado.

SIN MUCHO BIOGRAFO

Con la asesoría de Juan Manuel Fangio, y bajo la dirección de Frankenheimer se termina de rodar el film "Grand Prix", que trata de rescatar para el público la vida de los grandes corredores

Fotos de A. P.
texto: GUILLERMO MARTIRE

Conducir un auto, es hoy, una de las rarísimas ocasiones que se le presentan al hombre moderno para sentirse libre, independiente, solo. Cuando enganchamos la primera velocidad y partimos, dejamos todo a nuestras espaldas, problemas, presiones ejercidas por la sociedad... Cuando estamos al volante, sobre todo de un coche veloz, somos intocables, nada puede alcanzarnos salvo la muerte.

Esta temática, esta sensación de libertad y de independencia es la que John Frankenheimer, uno de los más brillantes directores cinematográficos norteamericanos de la última generación, ha querido hacer sentir a los espectadores de la película "Grand Prix" que se está terminando de rodar en estos días en Italia.

Frankenheimer es un rebelde, un anticonformista que comenzó a hacerse conocer por su película "La celda olvidada" y se proyectó a los primeros planos internacionales del séptimo arte con "Siete días de mayo"; en un principio encontró cierta resistencia en su país natal que finalmente terminó por aceptarlo poniéndole a su disposición la nada despreciable suma de ocho millones de dólares para filmar su película "Grand Prix".

Este filme hará —según su director— que el hombre moderno medio pueda probar la embriaguez de la libertad absoluta, ese estado ideal del que va hacia una región donde nada ni nadie pueda jamás darle fastidio.

En los EE.UU. la influencia de la mujer sobre el habitante medio es sintomática; por esta razón en el nuevo filme de Frankenheimer se trata de abolir este esquema tratando de que los personajes femeninos no tengan preponderancia. Se trata de una película de hombres; es como un rebelarse contra el matriarcado vigente en la sociedad norteamericana.

"Gran Prix" no será, al decir de Frankenheimer, otro filme más sobre las carreras de autos, no será como aquellas producciones de hace veinte años protagonizadas por Clark Gable y James Cagney, en las que se narraban las aventuras que culminaban con la clásica carrera de Indianápolis; la película del rebelde director estadounidense enfocará las carreras de autos vistas desde adentro, tendrá un parangón con la producción de Rosi "La hora de la verdad" en la cual se refleja lo que piensa y siente el torero al enfrentarse con la bestia.

"Grand Prix" será la carrera misma, no como la ve el público sino como la ve el corredor, como la siente y sufre él mismo; sólo de esa manera Frankenheimer espera hacer sentir a los espectadores la sensación incomparable de esa liberación que sólo se puede sentir conduciendo un coche de carrera a 250 km/h.



LA TECNICA DE FILMACION

Para poder realizar sus ideas, Frankenheimer ha debido acudir desde la ayuda y asesoramiento de los técnicos de Cabo Kennedy, hasta los servicios del quíntuple campeón mundial de automovilismo Juan Manuel Fangio, quien en la oportundad actuó como integrante del equipo técnico de filmación y como asesor.

Los técnicos de Cabo Kennedy proporcionaron información muy útil derivada de su experiencia en las cápsulas espaciales, ya que las cámaras debieron ser instaladas —para las tomas en carrera— en los coches de competición F.1, y como las escenas se rodaron a cadencia normal, es de imaginar la cantidad de problemas que debieron solucionarse para anular las trepidaciones que transmitían los coches lanzados a velocidades de más de 250 km/h.

Además se debió solucionar otro pequeño problemita: el de poder permitir al director el seguimiento —a la distancia— de las tomas de la carrera, y no dejar librado nada al automatismo de la cámara. Para ello, y para poder variar la angulación de las tomas, se debió recurrir a un sistema especial de telecomando radial conectado con el puesto de observación del director, mediante un circuito cerrado de televisión.

Se debió también prever una protección funcional de los objetivos de las cámaras cinematográficas instaladas a bordo de los coches de carrera, para evitar que las pequeñas piedras lanzadas por los coches precedentes (viajando a casi 300 km/h muchas veces) pudieran destrozarlos.

Juan Manuel Fangio, el eterno quíntuple, fue contratado especialmente por Frankenheimer para que, conduciendo una Ferrari 3 litros F.1, a cuyo bordo iba instalada una de las cámaras, lograra tomas que permitan posteriormente a los espectadores, sentir la sensación verdadera de la más depurada y exacta conducción, lo que solamente alguien como el campeón argentino podría haber hecho. De esta manera, a nueve años de su retiro de la actividad agonística, Fangio volvió a calzarse el casco y las antiparras y asentó su famosa humanidad a bordo de un F.1 de la "nouvelle vague" para transmitirle a los futuros espectadores su "liberación calificadísima".

No han faltado en el rodaje de "Grand Prix" los artificios espectaculares que permitieron lanzar a un coche de carrera (despojado de sus órganos principales, como motor, caja, etc.) a 160 km/h contra un muro de contención. Este artificio consiste sencillamente en un "cañón" activado con anhidrido carbónico que lanza al coche sin más trámites ni cuidados sobre lo que venga. El filme también va salpicado por escenas de incendios y accidentes que de la misma manera han sido hábilmente trucados.



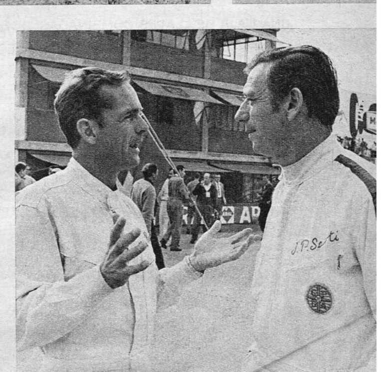
Juan Manuel Fangio, saluda al actor James Gardner (Maverick en la T.V.), uno de los protagonistas de la película "Grand Prix". El campeón argentino actuó como asesor del filme norteamericano.

Yves Montand, protagonista del filme, instalado en el cockpit de una máquina de carrera, que como puede observarse lleva adosada una cámara de filmación. Con el pie apoyado sobre una rueda, el actor James Gardner.

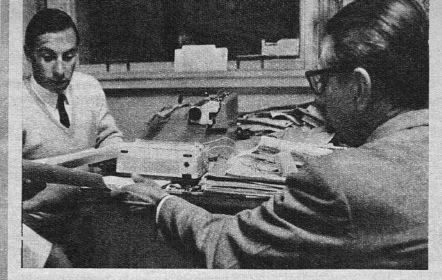
Una escena de la película de Frankenheimer, en la que se ha trucado el incendio de una máquina de carrera (nótese la caja de cambios apócrifa).



Yves Montand, el cantante-actor, y Françoise Hardy, ambos franceses, en una de las tomas de la película, en la cual Montand encarna a un corredor italiano que fallece en un accidente.



El ex-campeón mundial Phil Hill con el actor Yves Montand. Hill también actuó como asesor de "Grand Prix".



O TERROR DAS PISTAS

Nos visitó Chico Landi para informarnos sobre el equipo Simca que intervendrá en el Gran Premio

Simca do Brasil será probablemente el único equipo extranjero que se inscriba en nuestro Gran Premio Internacional de Turismo. A fines de la semana pasada Francisco "Chico" Landi había terminado de recorrer la ruta y estacionó durante una hora en la redacción de CORSA para contarnos su experiencia.

Como jefe y director técnico del grupo brasileño, consideró que los Simca no tendrán muchas posibilidades en las etapas veloces puesto que el tren de marcha se ubicará más o menos en los 170 km/h, pero hizo una proclama entusiasta sobre la fortaleza del vehículo asegurándonos que las unidades son totalmente capaces de sobrevivir a los tramos duros.

Los Simca Emi-Sul, que llegarán a la Argentina en los primeros días de octubre, son derivados del modelo Chambord que se produce en San Pablo. La diferencia entre uno y otro consiste simplemente en que el Emi-Sul tiene válvulas a la cabeza y el Chambord tiene válvulas laterales en el motor V8 de 2.505 cm³. Normalmente, en la versión "Rally", el Emi-Sul puede andar a unos 165 km/h pero el Anexo "J" le permite alcanzar 10 km/h más. Un pajarito brasileño nos contó que en Simca están solucionando algunos problemitas del motor, cuya imagen es básicamente similar a la de los motores Ford, aunque Landi tiene solo dos dudas: la fragilidad de las cubiertas Cinturato brasileñas y la fatiga de los frenos cuando se los usa con insistencia.

También nos visitó Humberto Evangelista, que es el piloto argentino elegido para integrar el equipo y comparte con el veterano corredor brasileño la seguridad de poder dar la vuelta, basado en su experiencia como piloto de varios Fiat 1.500.

Chico Landi se llevó de nuestra redacción varias fotografías de todo el trayecto para mostrarle a sus pilotos con qué tipo de carrera deberán enfrentarse, ya que en Brasil prácticamente no existen las competencias en ruta abierta. Considera Landi que al margen de las posibilidades publicitarias que ofrece el Gran Premio, podrá llevar de vuelta a su país una serie muy importante de experiencias para aplicar en la producción del Emi-Sul que actualmente es el automóvil más veloz fabricado en serie por la Industria Brasileña.

Aún no decidieron si bajarán a la Argentina con cinco o seis unidades, pero la lista de pilotos incluye a media docena de bravos: Ciro Cayres, José Fernando —"Toco"— López Martins, Jaime Silva, Lauro Soares, el uruguayo Héctor Marcial Fojo y nuestro Humberto Evangelista.

Por el momento, los Emi-Sul son una intrigante incógnita para el público argentino, pero reconociendo la ruta recorrieron la Pampa de Achala en menos de dos horas, con tres detenciones para cambiar el piloto. Precisamente por esto, "Chico" Landi transpira su enérgico optimismo y repite con un gusto increíble una frase que inventamos los argentinos para usarla —desgraciadamente— muy poco: "El Gran Premio no se gana en la primer etapa y termina al final de la sexta, en Arrecifes". En una palabra, vienen a dar la vuelta.


cdc

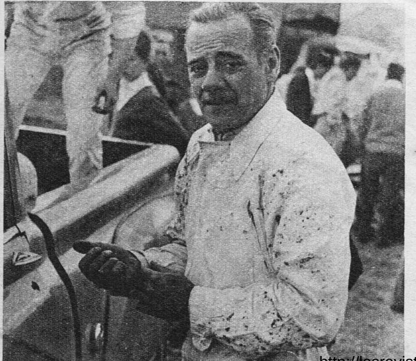
Aquí Carlos Masimilla entra en trompo luego de romper un tensor de la suspensión delantera, mientras que Alfredo Rey realiza una maniobra para esquivarlo. No pasará nada. Esto fue en la segunda semifinal. En la final se produjo un choque de grandes proporciones aunque no hubo heridos.

VOLVIO EL MIDGET

Con la primavera, regresaron los pintorescos pisteros con sus derrapes y buena dosis de emoción. También regresó Ulivi para ganar

por PEDRO A. REVOREDO
fotos de E. H. PEREYRA

Luis Ulivi, campeón argentino de Midget, tragó bastante tierra para alzarse con la victoria en la carrera de Adrogué.



Volvió el Midget. Luego de unos cuantos meses de paréntesis la popular actividad de la Categoría Midget volvió a las pistas, es decir a los óvalos formados alrededor de canchas de fútbol. Pero esta vez sobre un escenario distinto: el del Club Atlético Brown de Adrogué. Contrariamente a lo habitual en Ferro Carril Oeste (donde se corre los sábados a la noche) se disputó un domingo a la tarde. Bastante público estuvo presente (tres mil quinientas personas), teniendo en cuenta el lento proceso de asimilación del público y la poca propaganda realizada (sólo se hizo en Adrogué por altoparlantes en la mañana del domingo). Durante todo el mes de octubre continuará el Midget en Brown, a excepción del domingo 9 o el miércoles 12 que se correrá en Zárate. El circuito adroguense es bastante lindo, pero en esta primera oportunidad se levantaba mucha tierra, lo que impedía una buena visión a los competidores.

La competencia fue la cuarta del año puntable para el Campeonato Argentino y los automóviles recién comienzan a ponerse a punto. Catorce máquinas estuvieron en la largada como muestra de que muchas no llegaron a tiempo para estar presentes en la primera competencia de la temporada.

De los automóviles presentes los más bien terminados eran los de Ulivi, Corvalán, Rotta, Pantuso y Cantó. Todos los automóviles eran impulsados por el viejo motor Ford 60 de ocho

CAMPEONATO ARGENTINO DE MIDGET

1º	Chemoli, Efrén	12
2º	Ulivi, Luis	11
3º	Cané, Rubén	10
4º	Pantuso, Luis	6
5º	Corvalán, Aquiles	4
6º	Petrelli, Néstor	2
6º	Rey, Alfredo	2
6º	Rodríguez, Juan C.	2
9º	Barbieri, Juan A.	1
9º	López, Jorge	1
9º	Rotta, Juan A.	1

CLUB ATLETICO BROWN DE ADROGUE 25/IX/66

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Conductor	Motor
1º	2	Ulivi, Luis	Ford 60
2º	7	Cané, Rubén	Ford 60
3º	18	Rey, Alfredo	Ford 60
4º	21	Rotta, Juan A.	Ford 60
5º	9	Pantuso, Luis	Ford 60
6º	11	Cantó, Juan C.	Ford 60

ELIMINADOS EN LAS SERIES: 5, Eduardo Pérez; 10, José Blasón; 25, "Popeye"; 31, Jaime García.

ELIMINADOS EN LAS SEMIFINALES: 6, Ignacio López; 8, Carlos Masimilla; 14, Aquiles Corvalán; 16, Carlos Barbieri.

cilindros dispuestos en V, aunque Efren Chemoli —ausente en la reunión— utiliza un Simca Vedette también de ocho cilindros dispuestos en V y de válvulas laterales. El Simca tiene dos ventajas sobre el Ford: es más moderno y permite llegar a los 2900 cm³ que el reglamento exige para los motores con válvulas laterales. Algunos han estudiado la posibilidad de colocar motores Jeep-IKA, de los cuales la mayoría está convencida que se le podrá obtener más de los 100 a 115 CV que otorgan los Ford (Ulivi declaró a CORSA que posee 130 CV a 6500 rpm). También existe otra variante: utilizar motores con válvulas en la cabeza que el reglamento permite con un máximo de 1500 cm³ de cilindrada. Algunos pilotos han pensado en esta posibilidad ocmo solución económica de conseguir motores Fiat o Peugeot, pero éstos no tienen el par en baja necesario para un automóvil que no usa otra velocidad que la directa. Un motor interesante sería el Isard 1204 que posee un árbol de levas en la cabeza.

La transmisión se efectúa directamente por piñón y corona (no usan caja pero sí embrague) con diferencial trabado (¡varios usan aún Bugatti!). La suspensión independiente está prohibida y los corredores optan por usar elásticos transversales y amortiguadores a fricción. En cuanto a la parte económica, un Midget cuesta unos 250.000 pesos y los corredores no ganan dinero, a excepción de los que son ayudados por casas comerciales, repuesteros, etc. (Pantuso y Corvalán son ayudados por nafta Isaura y lubricantes Celinoil.) Pantuso cree que no se puede perder plata con las suculentas recaudaciones que se obtienen en Ferro Carril Oeste.

Como es costumbre se disputaron cuatro series que clasificaban dos competidores para las semifinales de donde salen los seis finalistas. Las series y las semifinales fueron a cinco vueltas, mientras que la final a seis. Las series fueron ganadas por Ulivi, Pantuso, Cané y Cantó. Las semifinales por Ulivi y Cané. Corvalán tuvo muchos problemas pero alcanzó a demostrar la potencia de su automóvil. Los más rápidos fueron Ulivi, Pantuso, Cané, Masimilla, Corvalán, Pérez y el debutante Jaime García, quien debió abandonar luego de una buena demostración, al rompérsele una rueda. Por supuesto que hubo trompos, derrapes y una continua polvareda.

La final se largó con Ulivi en punta seguido por Pantuso y Cantó. En la segunda vuelta Pantuso entró en trompo al trabársele el acelerador y fue embestido por Cantó: dos autos rotos y dos pilotos ilesos que lamentaban el estado de los aparatos. En ese momento Cané había desplazado a Ulivi de la vanguardia, pero la carrera se detuvo. Se volvió a largar la final, donde Ulivi volvió a demostrar por qué acumuló siete campeonatos nocturnos, tres campeonatos argentinos —entre ellos el del último año— en sus doce años de corredor. (Ahora se dedica a preparar su Falcon F-100 Turismo Carretera.) Segundo muy bien resultó Cané. Tercero el impetuoso Rey y cuarto Rotta.

¡Bienvenido, Midget!

EUROPA

MOTO: AGOSTINI Y MV TAMBIEN EN MALLORY PARK



Giacomo Agostini es el tercero de la generación que llevó a la MV Augusta al Campeonato Mundial. Antes fueron Surtees y Hailwood. Ahora se prepara para correr en automóviles. La empresa MV tiene desde hace años la mayoría accionaria de la OSCA (la empresa boloñesa de los hermanos Maserati), y presentará en 1967 un Fórmula Uno de tres litros. El sucesor de Liberati tiene 24 años y es oriundo de Brescia.

Anteayer Giacomo Agostini se encargó de demostrar que la MV Augusta es la dueña de la Clase 500 cm³. Clasificado ya virtual Campeón Mundial, cuando aún falta disputar el Grand Prix de Japón, ganó en Mallory Park, Inglaterra, una competencia que no otorga puntos para los campeonatos mundiales pero que se ha dado en denominar "la carrera del año". De esta manera ha enhebrado su tercer triunfo consecutivo en Gran Bretaña, lo que le rindió las mil libras de premio al ganador. MV Augusta sigue siendo dueña de la clase, aunque cambien los pilotos. Primero fue John Surtees, luego Mike Hailwood y ahora —para satisfacción de la marca italiana— Giacomo Agostini.

La carrera comenzó mal para Agostini, quien cubrió la primera vuelta en décimoquinto lugar, pero once vueltas más tarde ya estaba segundo. Mike Hailwood estaba en la delantera, muy seguro de llevar a su Honda en el primer lugar hasta el final, pero en la vigésimoquinta vuelta se vio precisado a abandonar, hecho que aprovechó Agostini para adueñarse de la delantera y no abandonarla más. Agostini cubrió las treinta vueltas (68,18 km) en 27m 20s 6, a un promedio de 143,07 km/h. Además registró el récord de vuelta a un promedio de 147,57 km/h para el circuito de 2,17 km de desarrollo. Segundo se clasificó el británico Billy Ivy con una Yamaha y tercero el canadiense Mike Duff en otra máquina Yamaha.

CAMPEONATO MUNDIAL DE MOTOCICLISMO

Cuando solamente resta disputarse una competencia puntable para el Campeonato del Mundo de motociclismo estas son las posiciones:

CLASE 50 cm³		
1º	Bryans (Irlanda)	30
2º	Taveri (Suiza)	29
3º	Andescheidt (Alemania)	23
CLASE 250 cm³		
1º	Hailwood (Inglaterra)	56
2º	Read (Australia)	28
3º	Redman (Nueva Zelandia)	20
CLASE 350 cm³		
1º	Hailwood (Inglaterra)	48
2º	Agostini (Italia)	42
3º	Pasolini (Italia)	17
CLASE 500 cm³		
1º	Agostini (Italia)	36
2º	Hailwood (Inglaterra)	30
3º	Findlay (Inglaterra)	20

RECORD EN TREPADA

El suizo Claude Vogele tenía el record de la trepada a la cuesta francesa de Limonest-Mont Verdum, pero el pasado domingo 19, ocho corredores mejoraron ese tiempo record de 1m59s8.

Otro suizo, Zweiffel, fue el más rápido sobre un automóvil Mc Laren, llevando el record a 1m50s1. Los otros pilotos que superaron el record fueron Wicky (Suiza) con Porsche, Harbeger (Suiza) con Brabham, Cohen (Francia) con Marcadier, Michaux (Francia) con Brabham, Clément (Francia) con Porsche, Blum (Francia) con Brabham y Picollet (Francia) con DB.

ENSAYOS EN MODENA

La pista de Módena parece ser la más apropiada para establecer records extraoficiales. Alguna vez se anunció que Juan M. Fangio había establecido el record absoluto de la pista con un Mustang-Cobra, comprobándose luego que había sido la invención de algún italiano imaginativo.

No hace mucho ese etéreo "record extraoficial" fue atribuido en Fórmula Tres a "Cacho" en 1m01s. Muy poco después un tal Giuseppe Facetti, al comando de un eficiente Tekno habría llevado ese record a 1m00s8 y el domingo último nuestro conocido, el suizo Walter Regazzoni, mejoró ese valor en dos décimas, también al comando de un automóvil italiano Tekno de F. 3, a un promedio de 140,350 km/h.

EL DOMINGO EN WATKINS GLEN

La fábrica italiana Ferrari ha anunciado que participará en el Gran Prix de Estados Unidos, a correrse en Watkins Glen el próximo 2 de octubre, con uno de sus automóviles de Fórmula Uno de 3 litros, impulsado por motor de doce cilindros con la cabeza de tres válvulas por cilindro derivada del motor Dino que ya obtuviera el triunfo en la última competencia europea, realizada en Monza. Este automóvil será confiado a Lorenzo Bandini y su participación es de especial importancia puesto que la firma italiana aún puede obtener el triunfo en la Copa de Constructores de 1966, en la que los automóviles Brabham llevan una neta ventaja.

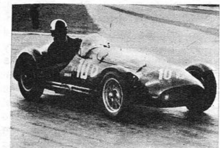
También anunció su participación en la carrera norteamericana la firma inglesa Cooper, que llevará allá tres de sus automóviles impulsados por motores Maserati, que serán conducidos por Jochen Rindt, Joaquim Bonnier y el ex campeón mundial John Surtees.

La verdad tiene un momento de originalidad en que se parece a la mentira, es entonces cuando las anécdotas suelen confundirse con el chisme. La diferencia la establece la intención del espectador. Estas notas confidenciales son eso: verdades en estado embrionario, expuestas a toda suerte de peligros. De todas formas, no nos arrepentimos de jugar en la cuerda floja; si de algo estamos seguros, es de que no escribimos para ingenuos.

El próximo 29 de setiembre la Asociación Argentina de Automóviles Sport realizará una "reunión de amigos" con milonga y ruido de escapes en el Golf de Palermo. Para hacer estas reuniones siempre hace falta una excusa seria y en este caso la excusa es la presentación pública del automóvil de entrenamiento —el Abarth-Cisitalia 1200 que perteneciera a Oscar Silich— destinado a su escuela de pilotos.

La adquisición de este automóvil —ya anunciada en CORSA Nº 16— llena un viejo sueño que nació con el nacimiento mismo de esta institución deportiva que tan importante aporte de ideas y de entusiasmo ha hecho al automovilismo.

Gran fiesta realizó el tradicional pero dinámico Touring Club Argentino al entrar en su sexagésimo año de vida.



El frío del pasado domingo 18 no enfrió el entusiasmo de los casi 600 asistentes al asado realizado en la magnífica residencia que la institución tiene en la localidad de José C. Paz. Eso sí, nadie se tiró a la pileta.

Informales y cálidas palabras del doctor Federico Fernández Pita, presidente del Touring, abrieron el almuerzo, donde el único que no comió —porque habló todo el tiempo— fue el omnipresente y omnientusiasta colega Luis Miguel Sánchez, habitual conductor del programa que el TCA patrocina en Canal 9 todos los sábados.

El 59º aniversario encuentra al TCA en plena expansión de sus servicios sociales, que incluyen la prestación de un servicio mecánico en todo el país, asesoría legal, de tránsito, turística, actividad deportiva en general y automovilística, actividades culturales, etc.

En 1957 el ganador de Indianápolis, con el inevitable Offenhauser de entonces, se llamó Sam Hanks quien, aunque ya no gira en la "pista roja" de Indiana todos los 30 de mayo como competidor, lo hace como director del Indianápolis Motor Speedway y manteniéndose siempre en el ambiente probando autos para revistas en algunas ocasiones y en constante relación con los medios técnicos y deportivos ya no sólo norteamericanos.

Todo esto viene a que en las recientes seis horas peruanas Sam Hanks fue director de dicha prueba reafirmando con su sola presencia la importancia que está adquiriendo internacionalmente el automovilismo peruano al organizar carreras internacionales que realmente interesan a pilotos extranjeros. Muy posiblemente las seis horas peruanas merecerán un comentario en cualquier revista de USA, al menos porque Sam Hanks y diversos corredores del norte estuvieron allí.

Todo ello sirve para demostrar el elogiable criterio peruano que desde tiempo inmemorial venimos preconizando para nuestro Gran Premio de Turismo que languidece entre la falta de elementos extranjeros, la mala selección de algunas categorías, la falta total de promoción, etc.

Entre tanto en Perú se prepara otra prueba de mayor envergadura, como ya comentáramos en CORSA, y nosotros seguimos sin pedir fecha en el calendario internacional para nuestro GP. Vamos bien.

La Federación Automovilística Venezolana estaría activando la organización del Gran Premio Automovilístico Buenos Aires - Caracas, el cual se realizaría con motivo de celebrarse el próximo año el cuatricentenario de Caracas. Las características generales de la prueba serían similares a la disputada en el año 1948 y que ganara en esa oportunidad Domingo Marimón. El recorrido total de la prueba sería de 10.914 km que se correrían en once etapas. La fecha de realización no ha sido aún fijada. Se descuenta la participación de volantes de Argentina, Perú, Chile, Ecuador, Colombia, México, Uruguay y, por supuesto, Venezuela.

Jack Brabham se desquitó el último sábado 17 de su derrota en Monza al triunfar en la Copa de Oro Internacional, competencia disputada sobre el circuito de Oulton Park en el condado de Cheshire, en Londres. El australiano recorrió los 177 km de los cuales constaba la competencia en 1h 06m 39s4, a un promedio de 160,064 km/h. Segundo se clasificó Denis Hulme a dos metros de distancia y con el mismo tiempo. Ambos, por supuesto, comandando el Brabham-Repco de tres litros. Tercero Jim Clark en su Lotus en 1h 06m 39s4. Cuartos Ines Ireland (BRM) y Chris Lawrence (Cooper-Ferrari). Graham Hill y Jackie Stewart no tuvieron suerte con sus BRM y debieron abandonar. Estos cinco pilotos tuvieron que correr a mucha más velocidad para trasladarse desde Londres a Le Mans para disputar la competencia de Fórmula Dos, inclusive las pruebas de clasificación en la mañana del domingo.

Un Ferrari 275 LM conducido por el británico David Piper superó el reto del Porsche Carrera 6 que condujo el británico Michael De Udy, para ganar la competencia de automóviles Sport. Luego de una pugna durante tres cuartos de los 65,9 km, Piper se impuso cuando De Udy derrapó en persecución de la Ferrari. Piper empleó 26m 31s6 para cubrir las quince vueltas, a un promedio de 150,79 km/h. De'Udy empleó 22m 44s6. Tercera resultó la Ferrari del inglés Jeff Edmonds al emplear 26m 33s8.

Para los fans del TC el nombre de Olavarría evoca automáticamente el de los hermanos Emiliozzi. Pero en Olavarría el nombre más popular no es el de Dante y Torcuato, sino el de Portarrieu, electo, reelecto y vuelto a elegir Intendente de su ciudad por ocho años consecutivos. Ahora que su intendencia ya es pasado, su necesidad de trabajar en las cosas de su pueblo encontró en la organización de

la carrera automovilística una momentánea salida. Porque Portarrieu es también ese señor de gorra que los que llegaron a Olavarría un par de días antes de la carrera, encontraron colocando alambrados en la zona de control, con el entusiasmo de un trabajo que fuera el más importante de su vida.

SABADOS DE AUTODROMO

Poco pero bueno, ésa era la tónica imperante en los entrenamientos para los "desconocidos de siempre".

Falcon, Fiat 1500, 404 y varios Valiant III G.T. giraban apresuradamente al circuito de turno, nuevamente el Nº 10.

Desde el comienzo pudimos observar el parsimonioso andar de "Ubaldo" conduciendo su Peugeot 404 (el de la antena muy "in" en el techo), muy fino y a la vez veloz (1m 37s), bajando el tobogán en tercera sin largar el acelerador en ningún momento y doblando la horquilla con la misma relación "para no doblar a muy alto régimen", y al salir de dicha curva enganchar un musiquísimo rebaje a segunda, saliendo con plena potencia al encarar la recta principal. Indudablemente el escalonamiento de las cajas Peugeot no es el más indicado para estos menesteres y conspira contra mejores tiempos para la marca.

Ubaldo Sorrentino estrenaba su licencia de conductor y siendo actualmente alumno de la escuela de la AAAS, andaba muy rápido con su Tornado, gracias a unas clases que le había dado anteriormente sobre el mismísimo Rambler, el "profe" Alberto Gómez.

Más tarde llegó "Big G", seudónimo bajo el cual se escuda un muchacho que viaja muy rápido en el autódromo en la ignorancia paterna. Al comienzo se mostró excesivamente impetuoso, aunque al final sentó cabeza al comprender que se viajaba más rápido por la pista que a las cruzadas por el pasto.

Fue un "Millecinquecento" (color ocre), quien más rápido anduvo esa tarde. Lo vimos al comienzo con increíble seguridad colocar a la salida del tobogán su Fiat entre un Chevrolet 400 que se mantuvo en la cuerda y el Peugeot de "Ubaldo" que viajaba por afuera. Viajando en 1m 36s superó pronto a "Ubaldo" que hacía tabla rasa hasta esos momentos.

Un muy elegante Falcon con llantas cromadas y equipado con caja de cuatro, marcó el mejor tiempo de la tarde: 1m 32s. Su propietario, Eduardo J. Sáenz, después de ir mejorando paulatinamente los tiempos de vuelta nos entregó esa interesante marca, favorecido por la sugestiva adherencia de ese Falcon.

La medida que especifica la obligatoriedad de la licencia de corredor para poder hacer uso del autódromo porteño tiene sus muy fundamentadas razones. Hay menos coches en la pista, es verdad, y limita las posibilidades de aquellos que tienen alguna oportunidad de hacer una tiradita, pero se ve muy buena conducción, lograda gracias a una pista con la cantidad adecuada de automóviles que enseña realmente el buen conducir, y además controla de alguna manera la incursión en la pista de personas que no tienen siquiera el menor grado de responsabilidad o poca capacida conductiva o ambas cosas a la vez.

Para utilizar el Autódromo, además de poseer licencia de corredor, es necesario abonar m$n 100.— de "derecho de pista" y obligatorio utilizar casco: las motocicletas pagan solamente m$n 50.—.

Los automovilistas pueden disponer de las pistas los miércoles de 14 a 17,30 y los sábados de 16 a 17,30; los motociclistas se divierten los martes de 14 a 17,30 y los sábados de 14 a 15,30.

GRAN PREMIO

Fiat ha innovado en materia de incentivos para el desempeño que ocupen los automóviles de su marca en el Xº Gran Premio Internacional de Turismo. Al no decidirse su participación oficial resolvió premiar con vainte automóviles a quienes descollen en la competencia con Fiat 1500. La idea es excelente, pero los premios están mal distribuidos, pues premian a quienes preparen verdaderos "dragsters" para ganarse un automóvil triunfando en las primeras etapas y luego abandonar. Por otra parte, se premia a los Fiat mejor clasificados, con lo que los competidores se dedicarán a correr una carrera entre Fiat (no olvidemos que los premios en el X Gran Premio Internacional de Turismo son bien escasos con relación al valor de un automóvil Fiat: doscientos cincuenta mil al primero en la general de la Clase B y al primero en la general de Fabricación Nacional de la Clase D, no habiendo premios en las etapas. Es decir que el máximo al que puede aspirar un competidor que corra con Fiat 1500 es de 500.000 pesos, mientras que un automóvil cuesta por lo menos 800.000 pesos y alguien puede aspirar a llevarse once (!) Fiat...). He aquí la distribución de premios a los mejores clasificados en la Clase D que corran con Fiat 1500:

1) Al clasificado primero en la Primera Etapa, un Fiat 600 E.
2) Al clasificado primero en la Segunda Etapa, un Fiat 600 E.
3) Al clasificado Primero en la general hasta San Juan, un Fiat 600 E.
4) Al clasificado segundo en la general hasta San Juan, un Fiat 600 E.
5) Al clasificado primero en la Tercera Etapa, un Fiat 600 E.
6) Al clasificado primero en la general hasta Catamarca, un Fiat 600 E.
7) Al clasificado segundo en la general hasta Catamarca, un Fiat 600 E.
8) Al clasificado primero en la Cuarta Etapa, un Fiat 600 E.
9) Al clasificado primero en la general hasta Tucumán, un Fiat 770.
10) Al clasificado segundo en la general hasta Tucumán, un Fiat 600 E.
11) Al clasificado primero en la Quinta Etapa, un Fiat 770.
12) Al clasificado segundo en la Quinta Etapa, un Fiat 600 E.
13) Al clasificado primero en la general hasta La Falda, un Fiat 770.
14) Al clasificado segundo en la general hasta La Falda, un Fiat 600 E.
15) Al clasificado tercero en la general hasta La Falda, un Fiat 600 E.
16) Al clasificado primero en la Sexta Etapa, un Fiat 770.
17) Al clasificado segundo en la Sexta Etapa, un Fiat 600 E.
18) Al clasificado primero en el Gran Premio, un Fiat 1500 C.
19) Al clasificado segundo en el Gran Premio, un Fiat 1500.
20) Al clasificado tercero en el Gran Premio, un Fiat 770.

De esta manera se hace evidente la deficiente distribución de los premios. Creemos que hubiera sido más eficaz entregar veinte automóviles a los veinte mejores clasificados en la final con Fiat 1500 en el X Gran Premio Internacional de Turismo. Con la distribución efectuada se harán acreedores a los "fiatines" los hombres que más andan en Fiat 1500. De la otra manera correrían muchos más, conocidos y desconocidos, con probabilidades de ver bien gratificado su esfuerzo.

Comienzan a llegar los autos "bombas" que le darán colorido al X Gran Premio Internacional de Turismo. Por ahora la atracción principal la constituyen dos BMW 1800 TI (para calle vienen con 124 CV SAE a 6.000 rpm, con dos carburadores doble cuerpo Solex 40 PHH, un peso en vacío de 1040 kg, una velocidad máxima de 176 km/h y una relación peso/potencia de 9,5 kg/CV), que traerán Carlos Ballbé y Carlos Lostaló, que el año anterior corrieran con Austin Mini Cooper S.

En San Juan lo vimos al platense Osvaldo Rolf Juchet recorriendo la ruta del X Gran Premio Internacional de Turismo. Las cosas se están haciendo muy bien en SAFRAR y Juchet lucía unas flamantes cubiertas asimétricas.

Estas cubiertas le permiten un mayor apoyo sobre la superficie: en el lado interior el perfil forma un ángulo de 90°, mientras que en el lado exterior son de hombro redondo. Hablando de Peugeot diremos que es muy probable que para cuando se largue el Gran Premio tengan homologados frenos de disco en las ruedas delanteras con servo-freno. En cambio, parece que no va a ser posible tener homologada en fecha la nueva caja de velocidades que es más larga en las tres relaciones inferiores.

NOMINA DE INSCRIPTOS PARA EL X GRAN PREMIO INTERNACIONAL DE TURISMO

He aquí los inscriptos hasta el viernes a las 14 en la Comisión de Carreras del Automóvil Club Argentino:

CLASE A (hasta 700 cm³)

Conductor	Marca	Origen
Blandini, Juan Carlos	NSU Prinz	Nacional
"Bressano-Figueras"	Isard 700	Nacional
Delgado, Aldo Fernando	Isard 700	Nacional
Elliot, Ricardo	De Carlo Coupé	Nacional
"Espartaco"	De Carlo Coupé	Nacional
"Míguez-Lombardi"	De Carlo Coupé	Nacional
"Novoa-Piñeyro"	De Carlo Coupé	Nacional
O'Connor, Alberto Marcos	Isard 700	Nacional
Scaramella, Rogelio	De Carlo Coupé	Nacional
Teruelo, Oscar	Isard 700	Nacional

CLASE BC (701 a 1150 cm³)

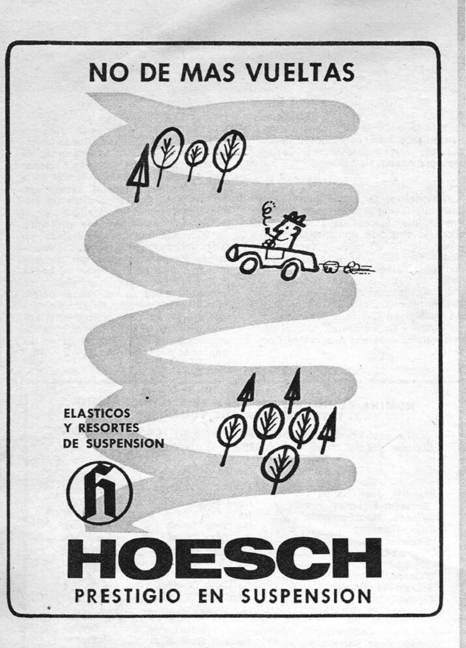
Conductor	Marca	Origen
Falchi, Juan Raimundo	Renault Gordini	Nacional
"Grey Rock"	Austin Mini Cooper S	Importado
Namino, Alejandro	Renault 1093	Nacional
Peña, Osvaldo	Renault 1093	Nacional
Sbeili, Jorge J.	Renault Dauphine	Nacional
Vallmitjana, Jorge	Auto Union 1000 S	Nacional

CLASE D (1151 a 1600 cm³)

Conductor	Marca	Origen
Alberini, Hugo Dante	Fiat 1500	Nacional
Arana, Fernando	Fiat 1500	Nacional
Cacace, Eduardo H.	Fiat 1500 C	Nacional
Cacopardo, Jorge M.	Fiat 1500	Nacional
"Clavito"	Volvo 1580	Importado
Curros, Jorge Francisco	Fiat 1500	Nacional
Di Apice, Rodolfo	Fiat 1500	Nacional
"Errecalde Allende-Oleskow"	Fiat 1500	Nacional
Estéfano, Nasif	Fiat 1500	Nacional
Franco, Mauricio	Fiat 1500	Nacional
Franco, Oscar Mauricio	Fiat 1500 C	Nacional
Galluzzi, Miguel Angel	Fiat 1500	Nacional
Mayorga, Francisco	Fiat 1500	Nacional
Mendoza, Narciso R.	Fiat 1500 C	Nacional
Namur, Roque	Fiat 1500	Nacional
Pala, Nicolás	Fiat 1500 C	Nacional
Pascualini, Carlos	Fiat 1500	Nacional
"Pepe Zanetta"	Fiat 1500	Nacional
Reutemann, Carlos Alberto	Fiat 1500 C	Nacional
Rodríguez Canedo, Eduardo	Fiat 1500	Nacional
Saccomano, Antonio	Fiat 1500	Nacional
Scarsini, Julio César	Fiat 1500	Nacional

CLASE E (más de 1600 cm³)

Conductor	Marca	Origen
"Bieleta-Galante"	Peugeot 404	Nacional
Bonanno, Ricardo J. M.	Peugeot 404	Nacional
Boubbé, Máximo	Peugeot 404	Nacional
Bruno, Alberto E.	Chevrolet Super 1965	Nacional
Bustamante, René R.	Chevrolet Super 1966	Nacional
Cayres, Cyro	Simca Emi-Sul EM	Importado
Evangelista, Humberto	Simca Emi-Sul EM	Importado
Fernández López Martins, Jorge	Simca Emi-Sul EM	Importado
Fojo, Héctor Marcial	Simca Emi-Sul EM	Nacional
Gómez, Alberto	Peugeot 404	Nacional
Huerta, Laureano A.	Valiant II	Importado
Juchet, Osvaldo Rolf	Peugeot 404	Nacional
Migliore, José	Peugeot 404	Nacional
Mujica, Martín M.	Peugeot 404	Nacional
Otamendi, Julio R.	Peugeot 404	Nacional
"Paco Domínguez"	Peugeot 404	Nacional
Sales, Arturo José	Peugeot 404	Nacional
Santamarina, Ernesto Diego	Peugeot 404	Nacional
Silva, Jaime	Simca Emi-Sul EM	Importado
Soares, Lauro	Simca Emi-Sul EM	Importado







Las cartas de esta sección deben dirigirse a CORREO CORSA. Av Alem 884, Capital Federal. Contestaremos las consultas que se nos hagan con claridad, dando preferencia a aquellas que tengan interés general

PEUGEOT 204

de Vicente Hugo Gaviria - Miramar

Quiero pedirles me contesten en la sección Correo lo siguiente: Yo he leído en alguna parte y no puedo ubicar ni recordar bien algo referente a que los fabricantes de Peugeot tenían un nuevo modelo a tracción delantera y no recuerdo si era de dos tiempos. Pueden contestarme cuáles eran las modificaciones más importantes a introducir en dicha marca: ¿tracción delantera solamente o dos tiempos?

R.: El Peugeot a que usted hace referencia es el modelo 204. Se trata de una berlina cinco plaza, con motor de cuatro cilindros en línea, de cuatro tiempos y 1130 cm³ (75x64 mm), ubicado adelante y con tracción delantera. Tiene 58 CV (SAE) a 5800 rpm y una cupla motriz de 9 mkg (SAE) a 3000 rpm.

El motor va colocado transversalmente respecto del eje longitudinal del vehículo e inclinado 20° hacia adelante.

Tiene caja de velocidades de cuatro marchas totalmente sincronizadas, la carrocería es autoportante y las suspensiones independientes; los frenos delanteros son Girling a disco.

Se habla de 138 km/h de velocidad máxima.

DI TELLA TM

de Eduardo Vecchio - Zárate

1) ¿Qué reformas permite el reglade TM sobre un coche standard?

2) ¿Por qué el Di Tella 1500 no interviene en competencias de TM?

3) ¿Cuál es la velocidad máxima del Di Tella (standard)?

4) En caso de que dos coches que tienen la misma velocidad (en carrera) circulen paralelos durante varios kilómetros ocupando todo el ancho de la ruta, con la intención de superarse el uno al otro, ¿pueden ser acusados de entorpecer el paso a los posteriores, sean o no del mismo equipo?

R.: 1) Las reformas son muchas, y es imposible por su extensión publicarlas en este breve espacio. Si usted quiere puede ir al Automóvil Club Argentino y solicitar una copia del Anexo "J" en el 7º piso (Comisión Deportiva Automovilística).

2) No interviene porque no tiene chance en su categoría.

3) Alrededor de 125 km/h.

4) Positivamente sí, deben dejar paso a quienes vengan con más velocidad a superarlos.

VUELVEN LAS PICADAS

de Luis A. Vallejo y Jorge M. Moretti - Tapiales

Hasta hace un par de sábados atrás podíamos con el registro de conductor y provistos de nuestro correspondiente casco dar la vueltita en el Autódromo. El sábado 25 de junio, como tantos otros, nos dirigimos al mismo para obtener nuestra cuota de velocidad sin molestar a nadie, pero ¡zas! apareció el imprevisto: no se puede entrar a la pista si no se posee licencia de piloto. He aquí el problema: consultado el encargado del autódromo, se nos informó que para obtener el mismo se necesitaba que un corredor acompañase al solicitante a recorrer el circuito. Ahora bien, para poder lograr esto, es necesario tener como amigo a uno de éstos, pues la municipalidad no provee pilotos para la enseñanza. Sintetizando: imposible obtener la licencia, a no ser que uno asista, y como es lógico "pagando" a una famosa escuela de conducción deportiva. Sugestivo, ¿no?...

Esto nos hace recordar cuando hace un tiempo no muy lejano, los "capos" del municipio dictaron un decreto obligando a todo motociclista a usar casco para poder circular por nuestra querida ciudad; esto nos pone en la duda si dicha ordenanza fue para preservar la salud física de los conductores debido al pésimo estado de las calles o porque en aquel momento la única fabricante de este producto era una conocida locutora de nuestra TV (relación: Piñon-Corona). ¿O no? ¡Chi lo sá! Nos preguntamos: ¿estará sucediendo lo mismo ahora? Si es así lo sentimos mucho, pues tendremos que trabajar fuerte para poner en condiciones nuestra ya fuera de uso "Panamericana", "Palangana", etc.

Por tratarse de una revista que está en el ruido, recibirán la invitación especial para los viernes a la noche.

R.: No estamos de acuerdo con ustedes. Para tener la licencia de piloto solamente tienen que superar una prueba de suficiencia conductiva (práctica) y un sencillo examen teórico. Para ninguno de ambos casos es necesario tener un amigo corredor. Si quieren aprender como Dios manda, tampoco es necesario pagar a la "famosa escuela de conducción deportiva" (como ustedes la llaman) como única solución: la A.A.A.S. (Asociación Argentina de Automóviles Sport) dicta para sus asociados cursos equivalentes, y creemos que las cuotas mensuales de dicha asociación no son caras ni mucho menos ($ 150 al mes).

A propósito de la frustrada obligatoriedad del uso de cascos para motociclistas, tampoco estamos de acuerdo con ustedes. Nosotros creemos (sin ser mal pensados) que todos los motociclistas debieran llevar obligatoriamente casco protector —como se exige en países altamente desarrollados—. La estadística ha demostrado que la absoluta mayoría de las muertes en accidentes automovilísticos se deben a heridas en la cabeza, cosa que se solucionaría en cierto modo con el uso de los cascos, no importa quienes los fabriquen.

Esperamos verlos pronto girando en el Autódromo provistos de sus respectivas licencias de piloto y no arrestados por la policía en una "picada" clandestina.

ACEITE PARA EL PRINZ

de Jaime Fondevilla - La Plata

Tengo el agrado de dirigirme a Uds. a fin de hacerles algunas preguntas:

1) Tengo un NSU Prinz, con aproximadamente 60.000 km., y desearía saber qué aceite se debe usar en invierno y en verano.

2) ¿De qué nacionalidad es el conocidísimo Amadeo Gordini? ¿Francés o italiano? En caso de que sea francés, ¿fueron sus padres italianos?

3) ¿Qué velocidad máxima desarrollaba el Gordini Sport 2.500 de 1954?

R.: 1) La fábrica recomendaba para invierno y verano aceite HD 30, pero dado el desgaste que su motor debe tener, le convendría aumentar la viscosidad a HD 40.

Creemos que es muy importante destacar que en un motor muy desgastado no conviene en general utilizar aceites HD por ser muy detergentes; lógicamente usted sabrá cómo anda su motor.

2) Amadeo Gordini es italiano nativo.

3) Ese coche era un Sport Competición que caminaba aproximadamente 250 km/h.

COMENTARIO PARCIAL

de Ricardo Gutiérrez - La Plata

Sea el motivo de la presente pedirles una aclaración respecto al comentario de la XIII Vuelta de Arrecifes (Corsa Nº 11) al referirse al Ford F-100 de Eduardo Casá: "Su motor F-100 no se rompe, y no sólo eso, sino que es el único ocho cilindros que funciona en una temporada demasiado propicia para el Chevrolet...". No comprendo eso de que es el único Ford que funciona. ¿Y el de Emiliozzi, Menditeguy, Galbato, etc....? Además, "una temporada demasiado propicia para el Chevrolet", con sólo observar el campeonato argentino, el ránking de la C.D.A. y teniendo en cuenta que de las diecisiete carreras realizadas este año hasta Arrecifes, ocho fueron ganadas por el Chevrolet (4 y 7 bancadas), ocho por el Ford (F-100 y Falcon) y una por el Valiant, no veo que sea tan propicia para el Chevrolet. Después, más adelante, sigue: "El domingo largaron veintiún Chevrolet, catorce Ford y cinco Valiant. No por nada los dos tercios de las preferencias se orientaron al motor de seis cilindros en línea." Cuando eso es una casualidad, ya que creo no equivocarme al decir (no es que lo invente, sino que lo he leído y escuchado en programas radiales) que hay más de cincuenta Ford F-100, entre los que están en actividad y preparación contra no más de veinticinco Chevrolet. Y además, un hecho que lo prueba, es que de los treinta y ocho corredores encuestados por ustedes, son hinchas del Ford veintiuno, contra diez que son del Chevrolet y los restantes de otras marcas.

Otra cosa que no comprendo: parecería que tanto el F-100 como el Super pueden orillar con alguna facilidad los 250 HP, pero que a partir de allí en adelante quizás sea mucho más difícil encontrar buenos índices de resistencia mecánica en el Ford que en el Chevrolet, cuando está visto que debido a las causas conocidas de ser el F-100 un motor achicado en cilindrada, es mucho más resistente que el Chevrolet.

Mucho me extraña haber encontrado en una revista seria como ésta, un comentario tan parcial que parece haber sido escrito por el presidente de la GM en vez de haberlo hecho Parabrisas Corsa.

R.: La única aclaración posible al comentario que usted menciona es la de una ratificación de lo dicho: el F-100 de Casá es el único Ford V8 que funciona como debe en una temporada demasiado propicia para los Chevrolet. Además, tendría que recordar que en la nota que publicamos en el Nº 12, "Ford vs. Chevrolet", en la parte que subtitulamos "Confrontación Técnica", elegimos al F-100 de Casá como arquetipo para una confrontación con el Chevrolet, y aun con peligro de pecar de inmodestos, digamos que no nos hemos equivocado y que el desarrollo de la temporada de TC nos está dando la razón.

Además, no creemos que sea el hecho de estar "achicado" en la cilindrada lo que hace estar menos comprometido al F-100 que al Chevrolet, dentro de los límites previstos en la preparación TC; y por otra parte no somos tan parciales del Chevrolet como usted dice. ¿A qué se deben las cartas de lectores que nos acusan de parciales del Ford? ¿No será que usted está un poquitín fanatizado?

COCHE DE CUPEIRO

de C.A.T. - Capital Federal.

Por la presente solicito tengan a bien aclarar el siguiente párrafo publicado en la nota "Cupeiro 174 veces bien", del Parabrisas CORSA Nº 20:

"No es en vano que se hayan clasificado primero y segundo dos automóviles de origen noble y puro como los dos Maserati de Cupeiro y Copello. Esas máquinas diseñadas por ingenieros y construidas por obreros especializados son las que pueden reconciliarlo a uno con la Mecánica Nacional, mientras no aterricen bajo esas manos sabias que arreglan cualquier cosa con un cordón de soldadura eléctrica. Uno y otro conservaban todos los elementos Maserati excepto el motor."

Es mi obligación, como lector de esa revista, decirles que el automóvil de Cupeiro, ganador en Rafaela, lo único que conserva de Maserati es el chasis, pues la carrocería es de Baufer; suspensión, amortiguadores Daher Boge; frenos a disco del Alfa 2,6 lt; tren delantero Alfa 2,6 litros; dirección a cremallera del Citröen 11 Ligero; etc.

Como verán es un injerto hecho por esas manos sabias (de los Bellavigna) y no es un automóvil diseñado por ingenieros y construido por obreros especializados.

Señor director, lo publicado por ustedes no es un error sino un horror periodístico.

¿Publicarán esta carta?

R.: En primer lugar le aclaramos que cuando se dijo que "uno y otro conser-



vaban todos los elementos Maserati excepto el motor" fue en sentido general, ya que es cierto que el tren delantero y los frenos son de Alfa Romeo 2600 y la dirección es de Citröen 11 L.

En segundo lugar la carrocería no es de Baufer, sino solamente en lo que respecta a su parte delantera para poder adaptar los elementos extraños al coche original, como radiador grande, motor, etc.

Creemos que lo fundamental en un automóvil es el chasis y su diagramación general (trochas, distancias entre ejes, distribución de pesos) y eso usted no puede negar que fue diseñado por ingenieros y construido por obreros especializados; por otra parte la modificación realizada por los Bellavigna no fue hecha a pura soldadura y alambre sino muy bien realizada y conservando en ella el espíritu original del coche aunque modernizado.

Finalmente, ¿no cree usted que lo de horror periodístico es un poquito exagerado?



LITORALEÑO

de Alberto Dei Castelli - Posadas

Aprovecho esta circunstancia para plantearles unas preguntas:

1) ¿Qué significa la palabra Corsa?
2) ¿Qué velocidad desarrolla un Falcon de Luxe 1966 con su equipo de fábrica?

3) ¿Qué signiifca la palabra "bancada"?

4) ¿Por qué en esta región no se realizan competencias de Turismo de Carretera, como por ejemplo "Gran Premio", cosa que causaría entusiasmo y fomentaría el automovilismo deportivo, que aquí no existe?

5) Siendo hincha de Menditeguy, quisiera saber la velocidad máxima de su coche y, si fuera posible, que publicaran alguna fotografía del mismo.

R.: 1) La palabra Corsa, traducida directamente del italiano, significa carrera. Como el italiano es el idioma internacional del automovilismo —como el francés es el de la diplomacia— esta palabra tiene para nuestro mundo tierrero ciudadanía propia y significa mucho más que carrera, significa competición, velocidad, técnica avanzada, pasión, etcétera.

2) Aun en Parabrisas no hemos testeado el Falcon 1966 pero estimamos que debe andar en los 145 km/h.

3) Bancada significa apoyo; en los motores, las bancadas son los apoyos donde giran el cigüeñal o el árbol de levas.

4) Creemos que las carreras tipo Gran Premio no van a su hermosa tierra litoraleña, por problemas técnicos tipo cruce de ríos grandes (balsas) o el estado intransitable en que quedan algunos caminos (greda) con las lluvias. De todas maneras esperamos junto con ustedes que en un futuro cercano se solucionen esos problemas y las carreras lleguen por ahí.

5) El coche de Menditeguy camina aproximadamente unos 235 km/h, acompañamos una buena foto de ese coche en circunstancia de correr la carrera de General Pico (La Pampa) este año.

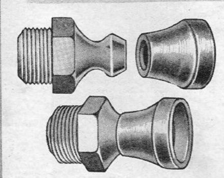




IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S. A. - TALLERES GRAFICOS FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

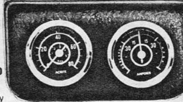
Correo Argentino Central B — TARIFA REDUCIDA — Concesión Nº 7970

NOVEDADES CORSA

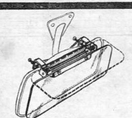


NOVEDOSO Y PRACTICO ARTICULO PARA EL AUTOMOTOR: Ha sido lanzado recientemente a plaza un eficaz elemento **"TAPIX" PROTECTOR DE ALEMITES O GRASERAS A MUNICION,** consistente en un **pequeño capuchón de plástico,** diseño especial adaptable, MUY ECONOMICO Y DE FACIL APLICACION. Este sencillo accesorio ofrece las siguientes ventajas: **a)** Evita el frecuente cambio o reposición de graseras a munición (alemites), **b)** Evita que la suciedad y elementos exteriores se introduzcan en los organos en movimiento, produciendo desgastes prematuros, engranaduras, etc. y garantiza la perfecta lubricación de los mismos, **c)** Evita que el barro, la tierra, el agua, etc., cumplan su acción corrosiva sobre las graseras a munición (alemites) y anulen la efectividad del engrase. **"TAPIX"** PROTEGE EL ALEMITE Y LA ECONOMIA DEL USUARIO CON SOLO LA INVERSION DEL 2% DEL IMPORTE DE SU ENGRASE.
Solicite a su engrasador la colocación de **"TAPIX"** y compruebe su eficacia.
FABRICA y DISTRIBUYE: F.A.D.M.Y.M.E.S., Avda. 9 de Julio 1985, Tel. 241-1905, Lanús Este, Prov. de Bs. Aires.





INSTRUMENTAL BUENOS AIRES
DISTRIBUIDORES INSTRUMENTAL GLOSTER. TODO PARA EL TABLERO DEL AUTOMOVIL.
Venta - Reparaciones y Colocación en: **Instrumental LIVI,** Calle 42, Nº 511, La Plata. **VELOX TIGRE S. R. L.,** Navarro y Albarellos, Tigre. **Instrumental Buenos Aires,** Charlone 155, Cap. Fed. (alt. Córdoba 6200). Para pedidos de Interior únicamente a: **Av. Córdoba 5790, 1º P., Capital Federal.** Tableros Especiales. Envíos por Contrarreembolso. Precios especiales a revendedores.



Evite el encandilamiento en las rutas o en la ciudad, colocando en su automóvil una pantalla **PARALUZ.**
Un modelo para cada marca.
DISTRIBUIDOR: S. I. C. B. A.
Cangallo 935 - Of. 4 - Tel. 35-1536
Capital Federal.



En su clásico local de **Quintino Bocayuva 392** (Altura Av. Belgrano 4000), en su nuevo y moderno anexo de **Quito 4018, KIL"O"METRO,** presenta la más extraordinaria **línea del instrumental del automóvil, nacional e importada.** Vacuómetros - Amperímetros - Cuenta Revoluciones - Tableros Standard y Deportivos - Reparaciones en general - Venta y Colocación de Auto-Estéreo KENIA y de auto radios AUTOVOX y MOTOROLA. **Recuerde... KIL"O"METRO, el Centro del tablero e Instrumental del automóvil.**





JUJUY SPORT CAR'S

LA CASA DEL AUTOMOVILISTA DEPORTIVO

- FRENOS A DISCO **ROUSAN**
- FAROS **AL-RO**
- CINTURONES DE SEGURIDAD **SALVEX**
- TACOMETROS ELECTRONICOS **BRD**
- VOLANTES DEPORTIVOS **SANDRINI**
- FUNDAS ANATOMICAS Y TECHOS VINILICOS **SUPERFUND**

CASCOS - GUANTES - CAÑOS DE ESCAPE - EQUIPOS ABARTH - FRENOS DE POTENCIA - BUTACAS - LLANTAS CROMADAS - ETC.

COLOCACION EN EL ACTO
JUJUY 345 - BS. AIRES

INSTRUMENTAL DEPORTIVO
PARA TODA LA LINEA **FIAT, SIMCA ARIANE Y ARONDE**
REPUESTOS Y ACCESORIOS LEGITIMOS Y NACIONALES

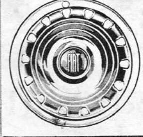
ENRIQUE BECERRA FANDIÑO E HIJOS
Guise 2093, Alt. Av. Santa Fe 3260, T. E. 83-2963, Bs. Aires



Ponga a **"punto"** su **FORD FALCON** con la reforma especial del **distribuidor con avance centrífugo y levas especiales.** Logre así máximo rendimiento, más pique, más velocidad y extraordinaria economía de consumo. Cinturones de Seguridad, Cuenta Revoluciones, Tableros especiales, Electricidad del automóvil.

Además **levas especiales** para competición y standard de todo tipo de automotor. Visite a **ALFONSO VEGA, Teodoro García** 2378/82 (casi esq. Cabildo al 900) **Tel. 772-0605/7138, Buenos Aires.**

RADIOS PARA AUTOS
OFERTA ESPECIAL
INSTALADA **$ 5.200.-**
con un año de garantía escrita. Además, cualquier tipo de Auto Radio.
TAMECA S.R.L.
CHICLANA 3808, CAPITAL



Amigo tuerca: Su automóvil lucirá más deportivo con **tazas para ruedas de ADONA - LINEA FIAT - PEUGEOT - RENAULT - TIPO ABARTH - ALFA ROMEO.**
Fabricamos toda línea de **tazas** y **súper tazas** para automóviles europeos, americanos y nacionales en **ADONA S. R. L., Camarones 5512, Capital,** y en las buenas casas del ramo.

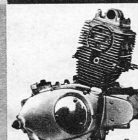
Comind **AUTOMOTOR S.R.L.**
Unico fabricante
TACOMETRO COMIND
le ofrece en su local la máxima categoría en accesorios para AUTOMOTORES.
TACOMETROS ELECTRONICOS COMIND - RADIOS - CINTURONES DE SEGURIDAD - CUBREVOLANTES CORSA SPORT - LINTERNAS - ESPEJOS - TABLEROS DEPORTIVOS FAROS, etc.
VISITENOS: LE ASESORAREMOS SIN COMPROMISO ALGUNO.
AV. CORDOBA 1770 - CAP. FED. - TEL. 49-5394.



VITIS
presenta su línea de **ASIENTOS** especiales, modelos GRAN TURISMO, TURISMO CARRETERA y SPORT. Fabricados con interiores de espuma de goma, son anatómicamente adaptables a todo físico. Pueden verse en **MAURICIO VITIS y Cía. S. R. L., Dr. Adolfo Dickman** 1375/79 (antes S. Blas), alt. Av. San Martín 2700, **Tel. 59-2026,** Bs. Aires. Solicite Folleto Gratis



PIACQUADIO EN AUTOMOVIL,
1496 Camarones 1500, Tel. 59-6573/9971, Cap.
TACOMETRO FRARNO colocado $ 7.500.-
Instrumental - Fundas anatómicas
Volantes deportivos - Cinturones de seguridad **"Cuidex"** - Bujías Platinos - Cintas de freno (colocación) - Coronas - Piñones Amortiguadores - Juntas - Espirales - Herramientas importadas en general.



A. PAROLO Y Cía. S. R. L:
Distribuidores Exclusivos de MOTOCICLETAS "HONDA"
Recibimos su viejo motor, como parte de pago por uno **0 Km. 125 o 150.**
Service Mecánico - Repuestos Legítimos - Banco de Pruebas.
Ing. Pereyra 18 (Alt. Av. Rivadavia 11900) T. E. 653-3856, Ciudadela



AV. MAIPU 560 - V. LOPEZ - TEL. 791-9847

En plena Zona Norte, la firma **SEBRING MOTORS,** presenta la línea más completa en **accesorios deportivos para T.C. y T.M.** (cascos, tacómetros, cambio al piso, freno de potencia, múltiple de 2 y 3 bocas, equipos especiales de competición, etc., etc.) Además son representantes exclusivos en la zona de las fundas y techos vinílicos **MARCAR.** ENVIOS AL INTERIOR.

REPUESTOS Y ACCESORIOS SIMCA
- ARONDE - ARIANE - VDT
- PEUGEOT 403 - 404
- FIAT 600 - 1100 - 1500 etc



ANTONIO PEREZ FANDIÑO
CERVIÑO 3802/04 - esq. Malabia
Tel. 72-4817
Bs. As.

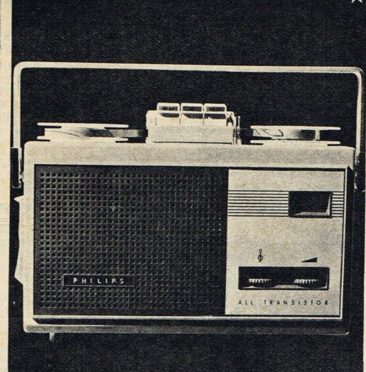
Accesorios DI TELLA 1500

ARO de FARO $ 450.
ALFOMBRAS ORIGINALES DE GOMA delant. **$ 1.100.** tras. .. **$ 1.260.** baul. **$ 950.**
CEPILLO LIMPIA PARABRISAS $ 275.-
ESTRELLERA $ 75.-
ENREJADO $ 1.250.
MARCO $ 1.180.
UÑA $ 630.
TAZA $ 195.

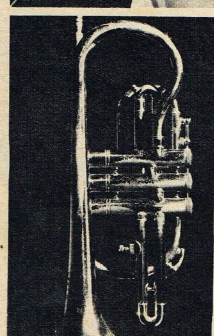
Disponemos del STOCK COMPLETO PARA DI TELLA Y TODAS LAS MARCAS, años y modelos de coches, como ser alfombras, molduras, insignias, ornamentos, defensas, paragolpes, etc. DE PRIMERA CALIDAD A PRECIOS DE FABRICA.

BEL-FRAN S. A. IMPORTACION Y FABRICACION Y VENTA POR MAYOR
ESTADO de ISRAEL 4635/37 - Bs. As. - T. E. 54-4700
DESCUENTOS AL GREMIO











recios vigentes para l
Nota de Pedido Nº 2349
ara la compra que figu
il próximo pasado.

Hemos tomado de
realizado el señor Az
año de nuestro product

ETER PUBLICIDAD

Corresponsal viajero a sus órdenes

- Reportajes
- Dictado
- Voces queridas
- Estudio
- Reuniones importantes
- Música

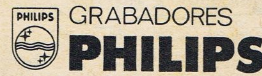
¡En cualquier lugar!

Estos han sido solo ejemplos de aplicación de los grabadores portátiles Philips.

Desde el local del Concesionario Philips de su zona podrá "llevarse" su grabador portátil con las más amplias facilidades.

★ EL 3586 - Importado, portátil, transistorizado, a pilas.

Las aplicaciones de los grabadores Philips son innumerables. Ud. mismo le encontrará más y más cada día. En los laboratorios de Philips se ha creado la línea más completa en grabadores, que se adaptan perfectamente a todas y a cada una de sus necesidades. Philips le ofrece la más alta calidad de grabación y reproducción. Sencillo manejo. Practicidad y absoluta seguridad de funcionamiento.



Escuchan con amplitud... repiten con exactitud.